

Bekanntmachung der Universitätsstadt Siegen

Die 4. Sitzung des Verkehrsausschusses findet am

Dienstag, 31.08.2021, 17:00 Uhr,

im Siegerlandhalle, Koblenzer Straße 151, 57072 Siegen, Leonhard-Gläser-Saal, statt.

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 08.06.2021
2. Fragestunde
3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung
 - 3.1 Bekämpfung der innerstädtischen Raserei
 Antrag der Volt-Fraktion
 - 3.2 Parksituation rund um die Gesamtschule Eiserfeld
 - Antrag der FDP- Fraktion
 - 3.3 Verkehrsberuhigung Trupbach
 - Antrag der FDP- Fraktion
 - 3.4 Schotterausbuchtung Charlottenhütte 35
 - Antrag der FDP- Fraktion
4. Erarbeitung eines Geschwindigkeitskonzeptes
5. Verkehrssituation „Hohe Straße“ Siegen-Geisweid
6. Zusammenkunft der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses des Rates der
 Universitätsstadt Siegen am 30.06.2021
7. Verkehrssicherung Allensteiner Straße
 - mündlicher Bericht -
8. Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, Erstellung "Strategischer Rahmenplan Rad-
 verkehr"
9. Jährliche Beschlusskontrolle: Umsetzung der Klimabeschlüsse des Rates

B. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 08.06.2021

2. Rad-/Gehweg Am Jähen Hain Hainer Hütte

3. VERSCHIEDENES

4. MITTEILUNGEN AN DIE PRESSE

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

Siegen, 18.08.2021

Der Bürgermeister

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 4. Sitzung des Verkehrsausschusses

vom: **31.08.2021**

von: **17:00 Uhr**

bis: **18:05 Uhr**

Ort: **Siegerlandhalle, Koblenzer Straße 151,
57072 Siegen, Leonhard-Gläser-Saal**

Anwesend waren:

Vom Verkehrsausschuss:

Stv Eckhardt, Klaus	- als Vorsitzender
AM Börger, Thomas-Christian	vertritt Jung, Angela
Stv Christian, Thomas	
Stv Englert, Franz	
AM Jagielski, Olaf	
Stv Kamieth, Jens	
Stv Kraft, Florian	
AM Krüger, Jannik	
AM Müller, Manfred	
AM Neumann, Daniel	vertritt Stv Heilmann, Martin
Stv Patt, Alexander	
Stv Schneider, Silke	
Stv Schoew, Torsten	
AM Semper, Manfred	vertritt Neumann, Thomas
Stv Stinner, Jürgen	
AM Vogt, Christian	

Beratende Mitglieder:

AM Becker, Lothar	
AM Dörner, Andreas	
AM Eckmann, Uwe	vertritt Rhode, Manfred

AM Frodl, Rüdiger	vertritt Schlabach, Ulrich
AM Menn, Meike	
IntRM Neumann, Natalia	
AM Opterbeck, Ralf	
AM Profus, Norbert	vertritt Gebhardt, Ralf

Aufgrund besonderer Einladung

Frau S. Schmidt	Kreis Siegen- Wittgenstein – bis 18.05 Uhr
-----------------	--

Als Zuhörer:

AM Plümer, Barbara

Von der Verwaltung:

Herr StBR Schumann	
Herr StR Fries	- bis TOP 3.4 (17.10 Uhr)
Städt BD Schreiber	
VA Hinkel	
Frau Hohe	Praktikantin Büro BM
VA Mockenhaupt	- als Schriftführerin

Nicht anwesend waren:

Stv Heilmann, Martin	
Stv Jung, Angela	vertreten durch AM Börger, Thomas-Christian
AM Neumann, Thomas	vertreten durch AM Semper, Manfred
Stv Six (AfD), Annette	
AM Gebhardt, Ralf	vertreten durch AM Profus, Norbert
AM Padt, Günter	
AM Rhode, Manfred	vertreten durch AM Eckmann, Uwe
AM Schiffmann, Peter	
AM Schlabach, Ulrich	vertreten durch AM Frodl, Rüdiger

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt der Erweiterung der Tagesordnung um den nachgereichten Punkt

- 2.1 Geschwindigkeitsbeschränkung Langenholdinghausen
- Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen

einstimmig zu.

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 08.06.2021

Es werden keine Hinweise zur Niederschrift gegeben.

4. VerkA 31.08.2021

2. Fragestunde

4. VerkA 31.08.2021

**2.1 Geschwindigkeitsbeschränkung Langenholdinghausen
- Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen**

Vorlage Nr. AF 57/2021

Das Anliegen werde bis zur nächsten Sitzung geklärt, so Frau Schreiber

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

4. VerkA 31.08.2021

3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung**3.1 Bekämpfung der innerstädtischen Raserei
Antrag der Volt-Fraktion**

Vorlage Nr. AT 123/2021

Herr Fries trägt vor, man habe die Anzahl der Beschwerden in 2020 bis Mitte August in Zusammenhang mit dem Verkehr recherchiert. Aufgrund unterschiedlicher Standorte sei ein Zusammenhang nicht zu sehen. Genannt worden seien die Bereiche Fludersbach, Sieghütter Hauptweg, Siegen- Weidenau allgemein, Niedersetzen, Seelbach und in Zusammenhang mit Autoposern der Bereich Siegen- Weidenau. Im Ausschuss für Feuerschutz, Sicherheit und Ordnung sei bereits festgestellt worden, dass es eine Autorennszene wie in anderen Städten in Siegen nicht vorhanden sei.

Aus Sicht der Polizei bestätigt Herr Frodl die Aussage hinsichtlich dem Vorhandensein einer Raser-Szene in Siegen.

Herr Christian regt an, die Aufstellorte des Geschwindigkeitsmessgerätes zu wechseln, damit kein Gewöhnungseffekt eintritt.

Im Ausschuss für Feuerschutz, Sicherheit und Ordnung seien vermehrt Geschwindigkeitsüberwachungen zugesagt worden, so Herr Fries. Die Standorte für eine solche Überwachung

würden gewechselt, aber nicht jeder Standort sei für eine Überwachung geeignet.

Beschluss:

Die Verwaltung prüft, ob die Einrichtung einer sogenannten „Alles Rot/ Sofort- Grün- Schaltung“ die innerstädtische – vor allem nächtliche- Raserei und Lärmbelästigung reduzieren kann. Ebenso wird geprüft, welche Kosten mit einer dahingehenden Veränderung von Ampelanlagen verbunden sind.

Die Verwaltung prüft, ob die Einrichtung von festen Radaranlagen an den bekannten Stellen (z. B. Weidenau zentral) die innerstädtische – vor allem nächtliche Raserei – und Lärmbelästigung reduzieren kann.

Beratungsergebnis: 5 Stimmen dafür, 10 dagegen, 1 Enthaltungen

Ja: Volt (1)
Grüne (3)
Enthaltung: Die Linke (1)

4. VerkA 31.08.2021**3.2 Parksituation rund um die Gesamtschule Eiserfeld
- Antrag der FDP- Fraktion**

Vorlage Nr. AT 127/2021

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen verweist den Antrag der FDP-Fraktion, die Straßen „Im Birkenweg“ und „In der Hubach“ als Anliegerstraßen entsprechend zu kennzeichnen sowie für die Schüler mit PKW darauf hinzuweisen, dass sich die Straße „Am neuen Feld“ in unmittelbarer Nähe der Schule befindet und ohne Behinderung der Anlieger frei genutzt werden könnte, da auch eine geräumige Treppe von dort zur Schule gebaut worden sei, an den Arbeitskreis des Verkehrsausschusses.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen**4. VerkA 31.08.2021****3.3 Verkehrsberuhigung Trupbach
- Antrag der FDP- Fraktion**

Vorlage Nr. AT 128/2021

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen verweist den Antrag der FDP-Fraktion, die Verwaltung zu beauftragen, den Verkehr der Trupbacher Straße im Bereich der

Einmündung Schnellstraße mit geeigneten Mitteln zu entschleunigen, an die Arbeitskommission des Verkehrsausschusses.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

4. VerkA 31.08.2021

**3.4 Schotterausbuchtung Charlottenhütte 35
- Antrag der FDP- Fraktion**

Vorlage Nr. AT 129/2021

Frau Schreiber informiert, bei der Schotterausbuchtung handele es sich um eine Pflanzgrube für einen Baum.

⇒ *Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt die Information der Verwaltung zur Kenntnis, dass es sich bei der Ausbuchtung um eine Pflanzgrube für einen Baum handelt zur Kenntnis.*

4. VerkA 31.08.2021

4. Erarbeitung eines Geschwindigkeitskonzeptes

Vorlage Nr. VL 359/2021

Frau S. Schneider schlägt vor, das gesamte Stadtgebiet in eine Tempo- 30 Zone umzuwandeln, um mehr Verkehrssicherheit zu gewährleisten und gewisse Baumaßnahmen, die bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h noch erforderlich sind, nicht mehr zu benötigen. In verschiedenen Städten sei eine solche Maßnahme bereits durchgeführt worden, Bürger würden dies begrüßen und die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit sich dadurch verbessern.

Die Thematik werde Teil der Überlegungen bei der Untersuchung sein, der zweite Umsetzungsschritt laute „Überprüfung und ggf. Anpassung des definierten Vorbehaltsnetzes“. Das Vorbehaltsnetz sei ein Netz überregionaler Straßen und diene dem überregionalen Verkehr. Hier gelte noch die Regelung > 50 km/h, so Frau Schreiber.

Man solle das Thema Geschwindigkeitsreduzierung konzeptionell angehen und über die Tempo 30 Zonen hinausgehen. Es gebe eine Reihe von Bedarfen in der Stadt und das Problem, dass eine Umsetzung aus den genannten Gründen nicht erfolgen könne, wie z. B. bei dem stark frequentierten Schulweg in Achenbach zwischen dem Kreisverkehr und dem Abzweig Achenbacher Furt. In anderen Regionen gebe es Beispiele, wo auf Bundesstraßen Abschnitte auf 30 km/h reduziert worden seien, ohne dass es sich um Schulwege handele. Das Thema sollte auf anderen Ebenen thematisiert werden, so Herr Kraft.

Grundsätzlich schließt sich Herr Krüger dem Vorredner an und nimmt die Information zur Kenntnis, dass bestimmte gesetzliche Vorgaben das Vorhaben einer generellen Tempo 30-Zone erschweren. Einige Städte in Deutschland hätten bereits appelliert, die entsprechenden

gesetzlichen Vorgaben zu ändern und mehr Möglichkeiten für Tempo 30 in den Innenstädten zu schaffen. Es wäre sinnvoll, dass Siegen appelliere, eine Gesetzesänderung zu erwirken und sich mit den anderen sieben Städten in Deutschland solidarisiere.

Ihn störe, eine „Mütze“ über alles zu stülpen. Die angesprochene Regelung in Paris umfasse ebenfalls keine Durchgangsstraßen. Diese seien davon ausgenommen. In Siegen könne sich die FDP damit anfreunden, von Kochs Ecke aus einen Innenstadtbereich zu definieren und diesen mit einer Geschwindigkeitsreduzierung zu versehen, aber diesen bis zu den Straßen in den Bereichen Weidenau/ Geisweid auszuweiten, darin sehe man keinen Sinn, so Herr Schoew.

Herr Englert verliest eine Presseveröffentlichung, dass in Paris nunmehr eine Geschwindigkeitsbeschränkung gelte, mit Ausnahme auf den wichtigen Verkehrsachsen und der Stadtautobahn. Argumente für diese Maßnahme seien weniger Unfälle, weniger Lärm sowie mehr Platz für die Radfahrer. Hunderte Schilder müssten dort ebenfalls nicht installiert werden. Auf die neue Maßnahme werde an den Einfahrtsstraßen in die Stadt hingewiesen. Neben Paris gebe es auch weitere Großstädte, die eine solche Regelung hätten.

Ihres Erachtens sei die HTS die Hauptdurchgangsstraße, so dass die Straße, die durchs Tal verlaufe, mit in das Projekt hineingenommen werden könnte, so Frau S. Schneider. In der Regel könne dort sowieso nicht schneller als 30 km/h gefahren werden.

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt die Aktualisierung und Überarbeitung des Tempo-30-Zonen-Konzeptes aus 1991 zu einem Geschwindigkeitskonzept.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

4. VerkA 31.08.2021

5. Verkehrssituation „Hohe Straße“ Siegen-Geisweid

Vorlage Nr. VL 180/2021 A

Herr Eckhardt bittet um die Ergänzung, das Parken rechts und links zu ermöglichen, da sich dadurch die Geschwindigkeit reduziert.

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss der Universitätsstadt Siegen folgt der Empfehlung des Bezirksausschusses Geisweid und belässt die derzeit gültige Verkehrsführung in der „Hohe Straße“ in Siegen-Geisweid, jedoch mit der Ergänzung, das beiderseitig das Parken zugelassen wird, um

die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

4. VerkA 31.08.2021

**6. Zusammenkunft der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses des Rates der
Universitätsstadt Siegen am 30.06.2021**

Vorlage Nr. VL 485/2021

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt den Empfehlungen der Arbeitskommission zu den folgenden verkehrlichen Maßnahmen zu:

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

Einzelbeschlüsse:

Beschluss:

6.1 Lüsbergstraße, Siegen-Feuersbach

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt der Empfehlung der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses auf Einrichtung einer Einbahnstraße zu.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

Beschluss:

6.2 Weiterführung der Fahrradstraße in der Numbachstraße - Markierung von Schutzstreifen in Richtung Siegen-Seelbach

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt der Empfehlung der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses zu, die Fahrradstraße in der Numbachstraße ab der Einmündung Hirtenkamp bis zur Kreuzung Numbachstraße / Freudenberger Straße (alt/neu) einzurichten.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

Beschluss:**6.3 Verkehrsberuhigter Bereich Herrmann-Böttger-Weg, Siegen-Weidenau**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt der Empfehlung der Arbeitskommission zu, die Verwaltung mit der Befragung zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches zu beauftragen.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

Frau Schreiber informiert, i. d. R. befragen die Antragsteller die Anwohner, ob diese mit den Berliner Kissen einverstanden seien. Es sei unfair, jetzt von dieser Regelung eine Ausnahme zu machen. Das Vorbehaltsnetz sei derzeit noch ohne solche Kissen, da es diese auf klassifizierten Straßen derzeit noch nicht gebe. Der Winterdienst favorisiere solche Kissen nicht. Der Ursprungsantrag habe sich auf einen Bereich ohne Gehwege bezogen und sei nicht der Standort, wo der „Smiley“ aufgehangen worden sei, der große Wirkung gezeigt habe. In dem Bereich ohne Gehwege werde nicht schnell gefahren, da man dies dort nicht könne. Ihr erschließe sich der Sinn des Antrages nicht.

Herr Kraft fragt nach alternativen Lösungen zur Entschärfung der Situation. Kissen würden immer kontrovers vor Ort diskutiert.

Die Rensbachstraße sei eine enge Straße, Buchten seien nicht möglich. Es gebe starken Verkehr aus Richtung des Freien Grundes. Die „Smileys“ sollte man belassen, so Herr Eckhardt.

Beschluss:**6.4 Rensbachstraße, Siegen-Eiserfeld**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen folgt der Empfehlung der Arbeitskommission, die Verwaltung zu beauftragen ein Meinungsbild der Anwohner für die Einrichtung der Berliner Kissen in der Rensbachstraße einzuholen.

Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, eine rechtliche Prüfung vorzunehmen, ob auf der klassifizierten Rensbachstraße (L 909) der Einbau von Berliner Kissen überhaupt statthaft ist.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

Beschluss:**6.5 Erweiterung der Bewohnerparkzone 45 im Bereich Friedrich-Wilhelm-Straße, Hamburgstraße**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen folgt der Empfehlung, dass die Bewohnerparkzone 45 nicht zu erweitern.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

Im Rahmen des Tagesordnungspunktes 6.6 wird auch der unter TOP 7 vorgesehene mündliche Bericht abgehandelt.

Frau Schreiber informiert die Ausschussmitglieder, zwischenzeitlich habe gemeinsam mit den Anwohnern ein Ortstermin stattgefunden. In der Örtlichkeit habe man sich darauf verständigt, ein Kissen zu installieren, wo der Fußweg auf die Allensteiner Straße treffe. Dadurch werde die Länge der Allensteiner Straße geteilt. Ein Kissen sei bereits in Abstimmung mit den Anwohnern installiert worden, auf das zweite werde derzeit verzichtet.

Beschluss:**6.6 Verkehrsberuhigende Maßnahmen Allensteiner Straße, Siegen**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen folgt der Empfehlung der Arbeitskommission, in der Allensteiner Straße zwei Berliner Kissen einzurichten, jedoch unter Berücksichtigung der durch die Verwaltung vorgetragenen Ergänzung/ Veränderung.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

4. VerkA 31.08.2021

**7. Verkehrssicherung Allensteiner Straße
- mündlicher Bericht -**

Der Tagesordnungspunkt wurde im Rahmen des Tagesordnungspunktes 6.6 erledigt.

4. VerkA 31.08.2021

8. Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, Erstellung "Strategischer Rahmenplan Radverkehr"

Vorlage Nr. VL 481/2021

Es sei richtig, das Thema Fahrradverkehr konzeptionell anzugehen und zu versuchen, die verschiedenen Teilkonzepte in Einklang zu bringen, so Herr Kraft. Eine Zusammenarbeit mit

Partnern wie dem Kreis Siegen- Wittgenstein sei erforderlich, da bestimmte Achsen nicht an der Stadtgrenze enden. Es sollen auch überregionale Verbindungen geschaffen werden. Eine Vielzahl von Maßnahmen seien bereits umgesetzt worden, aber man müsse die Verbindungen zu den Radschnellwegen und in ländliche Bereiche voranbringen.

Zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität merkt er an, hier hätte man ambitionierter herangehen können. Beim Modalsplit sei die konservativste Variante beschlossen worden. Das Verkehrskonzept weise viele Potentiale auf, die man auch umsetzen solle.

Anhand eines Planes stellt Herr Hinkel die Planung der Verbindungen vor und erläutert im Detail, welche Verbindungen bzw. wo und welche Maßnahmen, wie z. B. Schutzstreifen, Fahrradstraßen, diverse Abstellanlagen, Piktogramme etc. im Stadtgebiet bereits umgesetzt worden sind oder zur Umsetzung vorgesehen sind.

Im Zuge des Neubaus des Radweges von Oberholzklaus nach Langenholdinghausen gebe es die Problematik, dass die Birlenbacher Straße nicht umgangen werden könne, so Herr D. Neumann. Es gebe jedoch die Möglichkeit einer kurzen Verbindung von der Straße in der Furth zur Reckhammerstraße, wo bisher eine Firma das Gelände belegt habe. Da diese Firma nicht mehr existiere, frage er, ob die Möglichkeit geprüft worden sei, das Grundstück zurückzuerhalten, um die kurze Verbindung zu realisieren.

Zur kritischen Anmerkung von Frau Plümer, dass der Fahrradweg Richtung Netphen vom Bahnhof Weidenau kommend Richtung Bahnübergang über einen gepflasterten Parkplatz geführt werde, der dringend barrierefrei hergerichtet werden müsste, führt Frau Schreiber aus, dass es sich hierbei um historisches Pflaster auf einer Privatfläche handele. Die Verwaltung habe mit Mühe das Zugeständnis des Investors erhalten, dass weiter über die Privatfläche gefahren werden dürfe.

Herr Hinkel ergänzt in diesem Zusammenhang, man sei mit dem Grundstückseigentümer im Gespräch, um einen Streifen aus dem Pflaster entnehmen und diesen asphaltieren zu können und man hoffe, dies erreichen zu können.

Die Frage von Herrn Semper, warum in der Verlängerung der Poststraße zur Sieg hin, kein Schutzstreifen markiert worden sei, wird durch Herrn Hinkel dahingehend beantwortet, dass aufgrund der geringen Verkehrsbelastung dafür keine Notwendigkeit gesehen worden sei.

Im Anschluss an die Aussprache über die Verwaltungsvorlage stellt Frau S. Schmidt des Kreises Siegen- Wittgenstein anhand einer Präsentation das kreisweite Radverkehrskonzept Siegen- Wittgenstein vor und beantwortet abschließend die sich ergebenden Fragen der Ausschussmitglieder.

⇒ Die Präsentation ist der Druckversion der Niederschrift als Anlage beigefügt. Im elektronischen Dokument ist sie unter dem entsprechenden Punkt zu sehen.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen nimmt die Darstellung zum Radverkehr und die damit verbundenen strukturierten Ausbauplanungen der Radverkehrsinfrastruktur zur Kenntnis.

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die Ausarbeitung eines gesamtstädtischen „Strategischen Rahmenplan Radverkehr“ zum Ausbau der Radinfrastruktur unter Berücksichtigung der erarbeiteten oder in Erarbeitung befindlichen Konzepte und Planungen.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

4. VerkA 31.08.2021

9. Jährliche Beschlusskontrolle: Umsetzung der Klimabeschlüsse des Rates

Vorlage Nr. VL 460/2021

Zu Seite 12 „Förderung des Rad- und Fußverkehrs“ fragt Herr Kraft nach dem aktuellen Planungsstand.

Frau Schreiber sagt die Antwort zur Niederschrift zu.

NS der Verwaltung zum Konto „Förderung des Rad- und Fußverkehrs“:

Maßnahmen aus der Bürgerbefragung zum Klimaschutzteilkonzept (KSTK) die nicht kurzfristig gelöst werden können und eine intensivere Begutachtung voraussetzen und aufgrund dessen noch nicht das Konto beanspruchen sind u.a.:

- *Anfragen zur Einrichtung von Einbahnstraßen und Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung, wie beispielsweise:*

*Hans-Kruse-Straße
Hinterstraße
Pfarrstraße
Eiserfelder Hütte*

- *Einrichtung eines Fußgängerüberweges*

*Auf den Weiden
Känerbergstraße*

- *Zusätzliche Fahrradabstellanlagen im Bereich Kölner Tor, hier sind diverse Abstimmungen aufgrund der bereitzuhaltenden Flächen für Stadtfest und Weihnachtsmarkt zu führen*
- *Erlaubtes Gehwegparken in der Straße Bahnhof Weidenau aufheben, um dem Fußgänger wieder mehr Platz einzuräumen, hier muss die bestehende Parkregelung aufgehoben werden und der*

Querschnitt der Straße (Begegnungsfälle Bus-LKW) untersucht werden, wenn die PKW in Gänze auf der Straße parken sollen

Maßnahmen die nicht über das Konto abgewickelt werden können da es keine investiven Maßnahmen sind, beispielsweise:

- *Bordsteinabsenkungen*

Weststraße

Siegstraße

Auf den Weiden

In 2020 konnte das zur Verfügung stehende Geld in Höhe von 52.000,00 € in Gänze noch für den Radverkehr genutzt werden (Radweg unter HTS in Geisweid).

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

4. VerkA 31.08.2021

Siegen, den 27.10.2021
Gez. Eckhardt
Vorsitzender

Siegen, den 12.10.2021
Mockenhaupt
Schriftführerin

A N F R A G E

gemäß § 8 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen
und seine Ausschüsse

Anfragesteller/in	Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen
Eingang	26.08.2021
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

31.08.2021

Betreff:

Geschwindigkeitsbeschränkung Langenholdinghausen
- Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen

Vorsitzender Verkehrsausschuss
Rathaus Siegen
Markt 2
57072 Siegen

Bündnis90/Die Grünen
Markt 2
57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
25 Aug. 2021	
GB	PR
Abt. 41A	INSTITUTE

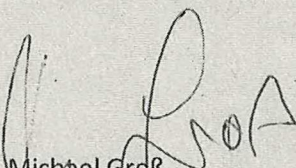
Siegen den, 25.08.2021

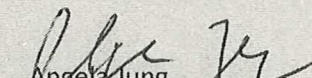
Ø 2(2)
Anfrage nach § 9 der Geschäftsordnung der Universitätsstadt Siegen, für den Verkehrsausschuss am 31.08.2021

Sehr geehrter Herr Eckhardt,

an der Olper/Niederholzklauser Straße, so haben uns Anwohner*innen mitgeteilt, wird oft zu schnell gefahren. Leider wurde im VKA, vor nicht allzu langer Zeit die Einrichtung einer festen Radaranlage am Ortseingang Langenholdinghausen, abgelehnt. Das wäre in unseren Augen die effektivste Maßnahme, um Geschwindigkeitsübertretungen zu vermeiden. Wir sehen aber auch in der derzeitigen zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zwischen den Ortsteilen Langenholdinghausen und Niederholzklauser einen Mitverursacher für die Geschwindigkeitsübertretungen und den damit verbundenen Lärmpegel. Aus den gleichen Gründen wurde z.B. zwischen den Ortschaften Oberholzklauser und Bühl die Geschwindigkeitsbegrenzung sogar auf 50 km/h herabgesetzt. Deshalb fragen wir:

1. Welche Möglichkeit sieht die Stadtverwaltung, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit zwischen den Ortschaften Langenholdinghausen und Niederholzklauser von 100 km/h auf 70 km/h zu beschränken?
2. Bis wann könnte die Stadtverwaltung dieses Anliegen klären und für Umsetzung sorgen?


Michael Groß
Fraktionsvorsitzender Bündnis 90/Die Grünen


Angela Jung
Bündnis 90/Die Grünen

A N T R A G

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

Antragsteller/in	Volt- Fraktion
Eingang	16.07.2021
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Ausschuss für Feuerschutz, Sicherheit und Ordnung

19.08.2021

Verkehrsausschuss

31.08.2021

Betreff:

Bekämpfung der innerstädtischen Raserei
Antrag der Volt-Fraktion

EINGANG BÜRGERMEISTER	
16. Juli 2021	
GB 4	PR
Abf. 411	INSTITUTE

0212

Rathaus Siegen

Herrn Bürgermeister Steffen Mues

Herrn Klaus Eckhardt, Vorsitzender Verkehrsausschuss

Herrn Frank Weber, Vorsitzender Ausschuss für Feuerschutz, Sicherheit und Ordnung
Am Markt 2

57072 Siegen

Siegen, 16. Juli 2021

Antrag gemäß §9 der Geschäftsordnung des Rates der Universitätsstadt Siegen zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 31.08.2021

Antrag gemäß §9 der Geschäftsordnung des Rates der Universitätsstadt Siegen zur Sitzung des Ausschusses für Feuerschutz und Sicherheit und Ordnung am 19.08.2021

Betreff: Bekämpfung der innerstädtischen Raserei

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrter Herr Klaus Eckhardt,
Sehr geehrter Herr Frank Weber,

Die Raserei im Siegener Stadtgebiet ist ein bekanntes Problem, zu dem es noch keine zufriedenstellende Lösung gibt. Die Stadt Siegen braucht pragmatische Ansätze, um dem Problem Herr zu werden. Aus diesem Grund schlägt die Volt-Fraktion Folgendes vor.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung prüft, ob die Einrichtung einer sogenannten "Alles-Rot / Sofort-Grün-Schaltung" die innerstädtische - vor allem nächtliche - Raserei und Lärmbelästigung reduzieren kann. Ebenso wird geprüft, welche Kosten mit einer dahingehenden Veränderung von Ampelanlagen verbunden sind.

Die Verwaltung prüft, ob die Einrichtung von festen Radaranlagen an den bekannten Stellen (z.B. Weidenau zentral) die innerstädtische - vor allem nächtliche - Raserei und Lärmbelästigung reduzieren kann.

Begründung:

Seit Jahren wird die Stadtbevölkerung von nächtlicher Raserei gestört. Es ist pures Glück, dass es in den letzten Jahren zu keinen schweren Unglücken mit Unbeteiligten, Verletzten oder gar Toten gekommen ist. Im Fokus der zu treffenden Maßnahmen sollte bspw. die Geisweider/Weidenauer Str. zwischen Geisweid und Kaisergarten liegen. Im Zuge der Einführung der "Alles-Rot-/Sofort-Grün-Schaltung" wurden auf der Grundlage eines Feldversuches folgende Ergebnisse festgehalten:

Vorteile	Nachteil
<ul style="list-style-type: none"> + zulässige Geschwindigkeit wird besser eingehalten + Erhöhung der Verkehrssicherheit durch angepasste Geschwindigkeiten + weniger Halte + Verringerung der Verlustzeiten + weniger Lärm + Reduzierung des Benzinverbrauchs + Alternative zur Abschaltung + möglicherweise auch Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Zufahrten 	<ul style="list-style-type: none"> - Veränderung gegenüber einem "eingespielten" Verhaltensmuster - gerätetechnisch aufwendig - höhere Baukosten - Rotlichtmissachtung

Quelle: Klaus Schlabach, *Verkehrsbeeinflussung innerorts* (1991), S. 101

Diese Ergebnisse konnten in einer Forschungsarbeit des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds¹ aus dem Jahr 2017 bestätigt werden.

Es gilt in der Prüfung Kosten und Nutzen abzuwägen und das Prüfungsergebnis dem Rat zur Entscheidung vorzulegen. Darüber hinaus muss im Mittelpunkt der Prüfung der Schutz von Fußgänger*innen und Anwohner*innen stehen.

Mit freundlichen Grüßen

Kamann

Timo Kamann
sachk. Bürger Volt im AfFSO

J. Krüger

Jannik Krüger
sachk. Bürger Volt im VKA

S. Wittenburg

Samuel Wittenburg
Fraktionsvorsitzender

¹ Alles Rot / Sofort Grün an signalgeregelten Schutzwegen - Pilotprojekt (AlsoGrün)
(https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:474f3c65-5bb1-423e-b721-ea780cb1f563/63_alsogruen.pdf)

A N T R A G

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

Antragsteller/in	FDP- Fraktion
Eingang	11.08.2021
Federführend	GB 2, Abt. 2/2

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

31.08.2021

Betreff:

Parksituation rund um die Gesamtschule Eiserfeld
- Antrag der FDP- Fraktion

Kopien erledigt

EINGANG BÜRGERMEISTER	
11. Aug. 2021	
GB	PR
Abt.	INSTITUTE

FDP-Fraktion im Rat der Universitätsstadt Siegen | Markt 2 | 57072 Siegen



FDP-Fraktion im Rat der Universitätsstadt Siegen

Geschäftsstelle: Rathaus | Markt 2 | 57072 Siegen
Zimmer: B 313
Telefon: 0271 404-1536/-1537
Telefax: 0271 404-1539
E-Mail: fdp@siegen.de
Internet: www.fdp-stadtsiegen.de

Geschäftsstelle neu: Kornmarkt 20

An den
Bürgermeister der Stadt Siegen
Herrn Steffen Mues
Rathaus Markt 2
57072

Siegen, 11. 08. 2021

Antrag gemäß § 9 der GO des Rates der Universitätsstadt Siegen zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 31. 08. 2021
Betreff: Parksituation rund um die Gesamtschule Eiserfeld

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die FDP-Fraktion bittet Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der o.g. Sitzung des Verkehrsausschusses zu setzen:

Begründung:

Anwohner aus den Straßen „Im Birkenweg 2 – 10“ und „In der Hubach 2 – 10“ rund um die Gesamtschule Eiserfeld beschwerten sich über die Parksituation vor Ort.

In den Schulzeiten finden die Anwohner hier keine Parkplätze mehr, da alle Lücken von und durch Schüler der Gesamtschule belegt werden.

Auch können Handwerksbetriebe, die dort angesiedelt sind, kaum noch beliefert werden und auch der Kundenverkehr ist nur erschwert möglich. Das wiederum bedeutet Kundenverluste für diese Unternehmen.

Auch der Busverkehr leidet dann und wann unter den katastrophalen Verkehrsverhältnissen; kommt ein LKW zur Belieferung des Handwerksunternehmens und gleichzeitig ein Linienbus, beides mit rückläufigem Anschlussverkehr, kommt es auch in der „Talsbachstraße“ zu Verkehrsstockungen.

Geschäftsstelle
Rathaus | Markt 2
57072 Siegen

Sprechzeiten
Mittwoch und Freitag
08.30 - 12.00 Uhr

Parkmöglichkeit
Parkhaus Rathaus/Markt
Parkplatz Kornmarkt

Busverbindung
C 105
Haltestelle Rathaus

Die Anwohner müssen mitunter längere Wege zu ihren Wohnungen in Kauf nehmen, was natürlich Ärger herauf beschwört, gerade bei älteren Mitbürgern.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss möge beschließen:

Die Straßen „Im Birkenweg“ und „In der Hubach“ werden als Anliegerstraße entsprechend gekennzeichnet.

Hinweis an die Schüler mit PKW: Die Straße "Am neuen Feld" befindet sich in unmittelbarer Nähe der Schule und könnte ohne Behinderung der Anlieger frei genutzt werden. Auch ist eine geräumige Treppe von dort zur Schule einmal gebaut worden.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Volker Walter
Fraktionsvorsitzender

gez. Torsten Schoew
Mitglied im Verkehrsausschuss

A N T R A G

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

Antragsteller/in	FDP- Fraktion
Eingang	11.08.2021
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

31.08.2021

Betreff:

Verkehrsberuhigung Trupbach
- Antrag der FDP- Fraktion

Kopien erledigt

EINGANG BÜRGERMEISTER	
11. Aug. 2021	
GB	PR
Abt.	INSTITUTE

FDP-Fraktion im Rat der Universitätsstadt Siegen | Markt 2 | 57072 Siegen



FDP-Fraktion im Rat der Universitätsstadt Siegen

Geschäftsstelle: Rathaus | Markt 2 | 57072 Siegen
Zimmer: B 313
Telefon: 0271 404-1536/-1537
Telefax: 0271 404-1539
E-Mail: fdp@siegen.de
Internet: www.fdp-siegen.de

An den
Bürgermeister der Stadt Siegen
Herrn Steffen Mues
Rathaus Markt 2
57072 Siegen

Siegen, 8.8.2021

Antrag gemäß § 9 der GO des Rates der Universitätsstadt Siegen zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 31.8.2021

Betreff: Verkehrsberuhigung Trupbach

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus gegebenem Anlass beantragt die FDP-Fraktion:
die Verwaltung wird beauftragt, den Verkehr an der Trupbacher Straße im Bereich der Einmündung Schnellstraße mit geeigneten Mitteln zu entschleunigen.

Begründung:

Anwohner beobachten in letzter Zeit zunehmend, dass auf dem letzten Teilstück der Trupbacher Straße vor der Ampelanlage zur Freudenberger Straße zu schnell gefahren wird. Das erzeugt unnötige Risiken für Fußgänger und ist auch aus Gründen der Lärmbelastung nicht akzeptabel. Wir bitten insofern um Prüfung, ob durch Piktogramme oder durch andere verkehrslenkende Maßnahmen auf Autofahrer eingewirkt werden kann, damit hier in angemessenem Tempo gefahren wird.

Weitere Begründung mündlich

Klaus Volker Walter

Klaus Volker Walter
Fraktionsvorsitzender

Wolfgang Könen
Verkehrsausschussmitglied

Geschäftsstelle
Rathaus | Markt 2
57072 Siegen

Sprechzeiten
Mittwoch und Freitag
08.30 - 12.00 Uhr

Parkmöglichkeit
Parkhaus Rathaus/Markt
Parkplatz Kornmarkt

Busverbindung
C 105
Haltestelle Rathaus

A N T R A G

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

Antragsteller/in	FDP- Fraktion
Eingang	11.08.2021
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

31.08.2021

Betreff:

Schotterausbuchtung Charlottenhütte 35
- Antrag der FDP- Fraktion

Kopien erledigt

EINGANG BÜRGERMEISTER	
11. Aug. 2021	
GB	PR
Abt.	INSTRUMENTE

FDP-Fraktion im Rat der Universitätsstadt Siegen | Markt 2 | 57072 Siegen



FDP-Fraktion im Rat der Universitätsstadt Siegen

Geschäftsstelle: Rathaus | Markt 2 | 57072 Siegen
Zimmer: B 313
Telefon: 0271 404-1536/-1537
Telefax: 0271 404-1539
E-Mail: fdp@siegen.de
Internet: www.fdp-siegen.de

An den
Bürgermeister der Stadt Siegen
Herrn Steffen Mues
Rathaus Markt 2
57072 Siegen

Siegen, 8.8.2021

Antrag gemäß § 9 der GO des Rates der Universitätsstadt Siegen zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 31.8.2021

Betreff: Schotterausbuchtung Charlottenhütte 35

Aus gegebenem Anlass fragt die FDP-Fraktion im Rat:

Welchen Sinn und Zweck hat die Schotterausbuchtung-/ fläche in Niederschelden, Charlottenhütte 35?

Begründung: Die Fläche befindet sich unmittelbar im Eingangsbereich der Hausnummer 35 und ist störend bei der Anfahrt des Grundstückes. Ein Sinn der Anlage ist für Außenstehende nicht erkennbar.

Weitere Begründung mündlich

Klaus Volker Walter

Klaus Volker Walter
Fraktionsvorsitzender

Wolfgang Könen
Verkehrsausschussmitglied

Geschäftsstelle
Rathaus | Markt 2
57072 Siegen

Sprechzeiten
Mittwoch und Freitag
08.30 - 12.00 Uhr

Parkmöglichkeit
Parkhaus Rathaus/Markt
Parkplatz Kornmarkt

Busverbindung
C 105
Haltestelle Rathaus

VERWALTUNGSVORLAGE

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

Siegen, 05.07.2021

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss **31.08.2021**

Kurzbezeichnung:

Erarbeitung eines Geschwindigkeitskonzeptes

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt die Aktualisierung und Überarbeitung des Tempo-30-Zonen-Konzeptes aus 1991 zu einem Geschwindigkeitskonzept.

Sachverhalt / Begründung:

Die städtischen Straßen bilden das Grundgefüge der städtischen Struktur.

Die Bürgerinnen und Bürger befinden sich tagtäglich in der Notwendigkeit der Benutzung dieses Straßennetzes; sowohl zu Fuß oder mit dem Rad als auch dem ÖPNV oder Kfz. Alle relevanten Quell- und Zielbereiche sind über ein verzweigtes Straßennetz miteinander verbunden und an die Wohngebiete angeschlossen. Straßen bestimmen maßgeblich das Bild der Stadt.

Auch die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger wird durch eine Straße beeinflusst.

Dieser Einfluss muss immer wieder neu berücksichtigt werden.

Über die Regelung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann der Komfort, die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit der Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden erhöht werden. Dies zeigt sich beispielsweise im Vergleich des Anhalteweges bei Tempo 30 und Tempo 50, wobei der Anhalteweg bei Tempo 50 nahezu doppelt so lang ist wie bei Tempo 30.

Rückblick

Bereits Mitte der 1980er Jahre war man sich dieses Einflusses bewusst und erstellte ein „Gesamtkonzept – Tempo-30-Zonen“. In diesem wurde mit verschiedenen relevanten Akteuren, darunter der VWS und politischen Vertretern, eine Prioritätenliste mit Straßen zur Anordnung von Tempo-30-Zonen erarbeitet.

Die Prioritätenliste wurde ergänzt um einen Umsetzungsplan für die Jahre 1990 bis 1994 ff. Das Vorhaben wurde in mehreren Vorlagen politisch vorgestellt.

Insgesamt sah das Konzept 153 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor.

Der gesamte Planungsprozess sowie die daraus entstandenen straßenbezogenen Maßnahmenvorschläge sind in dem Konzept „Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Stadtgebiet – Gesamtkonzept – Tempo-30-Zonen“, Februar 1991, zusammengefasst.

Aktueller Stand

Mit der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (Mobilitätskonzept) (s. dazu VL 356/2021) ist auch das Thema Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeiten im städtischen Straßennetz unter Berücksichtigung der heutigen Mobilität und der Entwicklungen in den kommenden Jahren neu betrachtet worden.

Das Mobilitätskonzept beschreibt ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz und verkehrsberuhigte Wohn- und Seitenstraßen als Grundgerüst zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs.

Insbesondere für den Fußverkehr erhöht sich die Aufenthaltsqualität in verkehrsberuhigten Straßen deutlich. Auch der Radverkehr profitiert signifikant davon, da gemäß den gültigen Regelwerken auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h keine Radverkehrsinfrastruktur angelegt werden muss bzw. in Tempo 30-Zonen angelegt werden darf.

Im Maßnahmensteckbrief K1 „Geschwindigkeitskonzept“ des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (Anhang 1) wird daher eine Fortschreibung des seit 1991 bestehenden Tempo-30-Zonen-Konzeptes empfohlen.

Eine Überprüfung und Verifizierung des Vorbehaltsnetzes ist darin eingeschlossen.

Der Maßnahmensteckbrief weist darauf hin, dass die Betrachtung nicht allein auf Tempo-30-Zonen zu beschränken ist, sondern u.a. auch streckenbezogenes Tempo 30 im Umfeld sensibler Einrichtungen, verkehrsberuhigte Bereiche oder verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche einbezogen werden sollen.

Umsetzungsschritte

Folgende Umsetzungsschritte wurden durch das Mobilitätskonzept vorgeschlagen:

1. Erfassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Zusammenhang mit der Flächennutzung und der Lage von sensiblen Einrichtungen (gemäß VwV-StVO zu Zeichen 274 „Zulässige Höchstgeschwindigkeit“)
2. Überprüfung des definierten aktuellen Vorbehaltsnetzes und ggfs. Überarbeitung/Anpassung des Vorbehaltsnetzes
3. Abgleich des aktuellen Stands (Punkte 1 & 2) mit den Empfehlungen/Definitionen aus dem vorliegenden „Gesamtkonzept – Tempo 30-Zonen“ (1991) und Überprüfung der Gültigkeit
4. Sichtung und Einarbeitung von Maßnahmenvorschlägen aus weiteren vorliegenden Konzepten
5. Sinnvolle Ergänzung und Konzeption des Geschwindigkeitsniveaus auf Basis der festgelegten Straßenbedeutung in Ergänzung zu den bereits definierten Handlungsempfehlungen aus den Punkten 3 & 4
6. Festlegung und Erarbeitung von begleitenden Maßnahmen

Die Bestandsaufnahme soll zunächst in Eigenleistung durchgeführt werden. Bei Bedarf ist das Hinzuziehen eines Fachbüros in Betracht zu ziehen.

Relevante Akteure innerhalb und außerhalb der Verwaltung sind in das Projekt einzubinden.

Einfluss auf den Radverkehr

Bereits seit längerem wird es politisch gefordert und von Seiten der Verwaltung angestrebt, ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept zu erstellen. Dieses Konzept soll dabei neben den Haupttrouten mit übergeordneter Verbindungsfunktion auch die Anbindung von Wohngebieten etc. an das Radverkehrsnetz abbilden.

Da sich zuweilen einige Konzepte mit Bezug zum Radverkehr in der Erarbeitung befanden, wurde zunächst deren Fertigstellung abgewartet.

Mit dem im 1. Halbjahr fertiggestellten Klimaschutzteilkonzept Mobilität und dem gerade in der Fertigstellung befindlichen kreisweiten Radverkehrskonzept liegen der Stadt Siegen nun zwei umfängliche Konzepte vor, die basierend auf den aktuellen Entwicklungen (sowohl stadtintern als auch auf nationaler Ebene) Maßnahmenvorschläge für die Weiterentwicklung der Radinfrastruktur machen.

Das Geschwindigkeitskonzept bildet einen weiteren Baustein, der insbesondere zur Radverkehrsförderung in Wohngebieten und Straßen abseits der klassifizierten Straßen zum Tragen kommt.

Durch die Überlagerung der vorliegenden Konzepte

- städtisches Radverkehrskonzept (Masterarbeit von Herrn Bieneck, 2016)
- Handlungsempfehlungen zum Radverkehr im Mobilitätskonzept der Stadt Siegen (Klimaschutzteilkonzept Mobilität, 2021)
- Handlungsempfehlungen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes (2021)
- Geschwindigkeitskonzept

entsteht ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept. Dieses ermöglicht es, eine strukturierte Übersicht über potenzielle und bereits umgesetzte Maßnahmen zu erhalten sowie Planungs- und Umsetzungsprioritäten zu definieren.

Zur Förderung des Radverkehrs ist ein flächendeckendes Radverkehrsnetz wichtig, welches alle Möglichkeiten der Radverkehrsführung, die gemäß den aktuellen Empfehlungen und Richtlinien vorgesehen werden können, miteinbezieht. Inbegriffen sind hier neben baulicher oder durch Markierung definierter Radinfrastruktur auch Bereiche, in den gemäß StVO keine Radinfrastruktur gestattet (z.B. Tempo 30-Zone) oder gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010, FGSV) nicht notwendig ist.

Klimaschutz

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

<input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input type="checkbox"/> Unbekannt	
Erläuterung Klimarelevanz Die Reduzierung von Geschwindigkeiten führt zu einem verminderten CO ₂ -Ausstoß im Kfz-Verkehr, die Aufenthaltsqualität des Rad- und Fußverkehrs wird verbessert und damit die Nutzung jener Verkehrsmittel (Rad und Fuß) attraktiviert. Die genaue Höhe der möglichen Veränderung der CO ₂ -Emissionen ist abhängig von den notwendigen Anpassungen.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Das Geschwindigkeitskonzept ist ein Maßnahmenbaustein des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (K1 „Geschwindigkeitskonzept“). Das Geschwindigkeitskonzept dient zudem als ein Baustein zur strukturierten Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur.			

i.A.

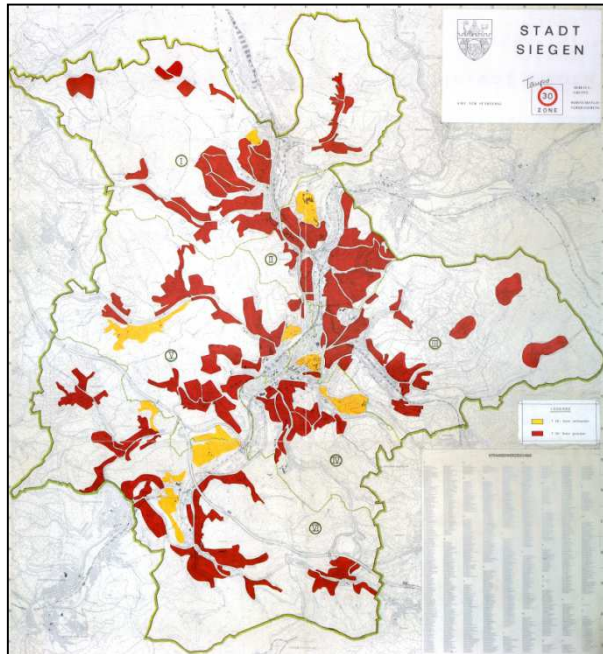
gez.

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.

Anlage(n):

1. [Anhang 1 - Maßnahmensteckbrief K1 Geschwindigkeitskonzept](#)

Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“**Kfz-Verkehr****K1 Geschwindigkeitskonzept****Bestand**

Tempo 30-Zonen-Konzept (1991)

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Bereits 1991 hat die Siegener Stadtverwaltung ein gesamtstädtisches Konzept zur einheitlichen Anwendung von Tempo 30-Zonen erarbeitet. Ein definiertes Vorbehaltsnetz bildet das leistungsfähige Grundgerüst zur Abwicklung des notwendigen Verkehrsbedarfs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als Regelmaß (innerorts). Abseits davon befinden sich sensible (Wohn-)Bereiche für die eine Verkehrsberuhigung erzielt werden soll.





Das definierte Vorbehaltsnetz wurde aufgrund von Netzänderungen 2016 überprüft und angepasst. Das aktuelle Vorbehaltsnetz (2016) unterscheidet sich durch punktuelle Ergänzungen nicht wesentlich vom damaligen Vorbehaltsnetz (1991). Auch die Grundsätze für die Anwendung von Verkehrsberuhigung haben sich nicht geändert.

Aufgrund der durchgeführten Anpassungen bzgl. des Vorbehaltsnetzes sollte das vorliegende Tempo 30-Zonen-Konzept fortgeschrieben werden. Dabei sollte sich die Fortschreibung nicht allein auf Tempo 30-Zonen beschränken, sondern flächendeckend auch andere Formen der Verkehrsberuhigung (u. a. streckenbezogenes Tempo 30 im Umfeld von sensiblen Einrichtungen, verkehrsberuhigter Bereich, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) mit einbeziehen.





Hierzu sind zunächst die zulässigen Geschwindigkeiten im Stadtgebiet im Zusammenhang mit der Flächennutzung und der Lage von sensiblen Einrichtungen zu erfassen sowie die typische gestalterische Umsetzung der erfassten Formen der Verkehrsberuhigung zu ermitteln. Zeigen sich Bereiche, die im Konzept (1991) als Tempo 30-Zone vorgeschlagen wurden, aber noch nicht umgesetzt sind, ist die Gültigkeit der Empfehlung zu überprüfen (Abgleich der Gebietsbedeutung unter Berücksichtigung des aktuellen Vorbehaltsnetzes). Bei bestehender Gültigkeit, sollen Tempo 30-Zonen verkehrsrechtlich angeordnet werden. Da eine reine Beschilderungsmaßnahme nicht zu einem ausreichenden Erfolg – Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit – führt, sind begleitende Umgestaltungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Zeigen sich darüber hinaus weitere Bereiche, für die eine Verkehrsberuhigung sinnvoll ist, ist eine geeignete Form der Verkehrsberuhigung festzulegen und die Umsetzung entspre-

chend der typischen Gestaltung durchzuführen.


Zielsetzung

-  Verlagerung der Durchgangsverkehre auf das schnellere Vorbehaltsnetz
-  Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten abseits des Vorbehaltsnetzes
-  Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Wohnstraßen
-  Schaffung von Lebensraum (Flächenumnutzung)

Wirkung auf ...

	gering				hoch
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)					
Wegelängen (Verringerung)					
Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)					
Öffentlichkeit (Wahrnehmung)					

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)	gering
Kostenschätzung (Planung, Material, Umsetzung)	mittel
Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)	kurzfristig
Klimaschutzorientierte Priorität (Gesambewertung)	

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßenverkehrsbehörde
Bearbeitet von: Frau Franke

Siegen, 09.08.2021

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss **31.08.2021**

Kurzbezeichnung:

Verkehrssituation „Hohe Straße“ Siegen-Geisweid

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss der Universitätsstadt Siegen folgt der Empfehlung des Bezirksausschusses Geisweid und belässt die derzeit gültige Verkehrsführung in der „Hohe Straße“ in Siegen-Geisweid.

Sachverhalt / Begründung:

Auf die Vorlage Nr. 180/2021 wird verwiesen. Ein Anwohner der „Hohe Straße“ beobachtet regelmäßig die Missachtung des Verkehrszeichens 267 StVO (Verbot der Einfahrt). Regelmäßig werden diese Beobachtungen dokumentiert und der Straßenverkehrsbehörde, dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses, Herrn Eckhardt und der Polizei mitgeteilt.

Um auf die gemeldeten Verkehrsverstöße zu reagieren, wurde die Verkehrsführung in der „Hohe Straße“ als Tagesordnungspunkt in der Sitzung der Arbeitskommission am 25.02.2020 behandelt.

Die aufgestellten beweglichen Baken, die dieses Verbot verdeutlichen sollen, werden regelmäßig widerrechtlich verschoben, oder entwendet.

Seitens der Polizei ist diese Verkehrssituation schwer zu kontrollieren, da es sich bei der „Hohe Straße“ derzeit um eine „unechte Einbahnstraße“ handelt. Hier ist die Einfahrt von Seiten der „Birlenbacher Straße“ verboten. Innerhalb der „Hohe Straße“ dürfen die Verkehrsteilnehmer jedoch in beide Richtungen fahren.

Um die Einfahrt in die „Hohe Straße“ aus Richtung „Birlenbacher Straße“ / „Friesenstraße“ zu unterbinden, sprach sich die Arbeitskommission des Verkehrsausschusses einstimmig für die Sperrung der „Hohe Straße“ und somit für die Einrichtung einer Sackgasse aus.

Die ansässige Firma sollte über dieses Vorhaben informiert werden.

Diese Information erfolgte seitens der Straßenverkehrsbehörde. Die Durchfahrt per Ausnahme genehmigung muss weiterhin gewährleistet sein. Auch für Müllabfuhr, sowie Feuer- und Rettungsdienst sollte zur Sperrung der „Hohe Straße“ mit herausnehmbaren Pfosten gearbeitet werden.

Die Mitglieder der Arbeitskommission beschlossen weiterhin, dass vor der Umsetzung der Bezirksausschuss I Siegen-Geisweid zu beteiligen ist, um zu erfahren, ob dieser dem Vorschlag der Sperrung der „Hohe Straße“ in Fahrtrichtung „Birlenbacher Straße“ folgen kann. In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 08.09.2020 wurde in Sachen „Hohe Straße“ beschlossen von der Empfehlung der Arbeitskommission abzuweichen und die Verkehrsführung von einer unechten in eine echte Einbahnstraße umzuwandeln.

Diese Verkehrsführung erschien weniger einschränkend für die Anwohner der „Hohe Straße“, als die Einrichtung einer Sackgasse und somit die Sperrung der Durchfahrt in Richtung „Birlenbacher Straße“.

Im Nachgang zu diesem Beschluss, wurde durch Anwohner der „Hohe Straße“ per Unterschriftenliste gefordert, die Verkehrsführung in der „Hohe Straße“ nicht zu verändern.

Zwischen Straßenverkehrsbehörde, Büro Bürgermeister, sowie dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses wurde vereinbart, die Umsetzung des Beschlusses bis nach einer erneuten Beratung durch den Bezirksausschuss auszusetzen und die Kritik der Anwohner dann wieder in der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses zu behandeln.

Es ist festzustellen, dass sowohl der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und der Ordnungsverwaltung Beschwerden des einen Anwohners vorliegen. Weitere Beschwerden liegen nicht vor. Die Örtlichkeit wird nach Ermessen der zuständigen Behörde kontrolliert, Verstöße werden geahndet, sofern sie festgestellt werden. Eine besondere Gefahrenlage durch Verstöße wurde bislang nicht bestätigt.

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

Klimarelevanz <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Veränderungen CO₂-Emissionen <input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen <input type="checkbox"/> Ja	Bestehen alternative Handlungsoptionen? <input type="checkbox"/> Nein
--	---	--	---

Bürgerinnen und Bürger
Hohe Straße
57078 Siegen

Abteilung
Straße und Verkehr

24. Sep. 2020

Herrn Bürgermeister Mues
Rathaus Siegen
Am Markt 2
57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
21. Sep. 2020	
GB	4
PR	4/1
INSTITUTE	

4/1 - 466

bitte kurzfristig, 24.9.20, = so bald
A-Schreiben im Entwurf an
Bau DN werden zum Sv. 24.09.

Siegen, den 20.09.2020

Verkehrsregelung – Einbahnstraße - Hohe Straße Geisweid

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Mues,

am 08.09.2020 war die Ratssitzung „Verkehrsausschuss“. Unter Top 15 ging es um die Verkehrsregelung in der Hohe Straße, 57078 Siegen. Der Beschluss sagt aus, dass die bis heute bestehende „unechte Einbahnstraße“ in eine Einbahnstraße umgewandelt werden soll. Somit wäre den Anwohnern die Fahrt zum Wohnort nur noch von der Schießbergstraße aus kommend und vom Wohnort weg nur noch in Richtung Friesenstraße möglich.

Wir Anwohner möchten keine Veränderung.

Die Verkehrsführung, so wie sie jetzt ist, stellt für uns eine gute Lösung dar. Mit Beschluss vom 22.09.2015 wurde die Verkehrsführung zu einer „unechten Einbahnstraße“ geändert. Dafür möchten wir uns an dieser Stelle noch einmal bei den damals zuständigen Entscheidern bedanken.

Unsere Begründung für unser Anliegen ist aus Umwelt- und Verkehrsberuhigung folgende:

Alle Anwohner würden bei einer Einbahnstraßenregelung bis zum Ende der Hohe Str. fahren, abbiegen und über die Friesenstraße in Richtung Schießbergstraße weiter fahren, um dann zur Sohlbacher Straße zu gelangen, damit sie Einkäufe, Arztbesuche, Rathausbesuch oder Sonstiges erledigen können. Das führt zu Lärmbelästigung und höherem Verkehrsaufkommen in diesen vorgenannten Verbindungsstraßen, die nun genutzt werden müssen.

Ist das gewünscht? Sind die Anwohner der vorgenannten Straßen damit einverstanden?

Wir Anwohner, die auf der beiliegenden Liste eingetragen sind, wünschen uns, dass Sie die Entscheidung noch einmal vom Verkehrsausschuss überdenken lassen und diese anschließend rückgängig gemacht wird.

Vorab sollte der Bauhof darüber informiert werden, dass die Schilder noch nicht angebracht werden, um unnötige Kosten zu vermeiden.

Gerne erwarten wir Ihre Antwort. Unsere Anschriften können Sie aus der beiliegenden Unterschriftenliste entnehmen.

Die Kopie dieses Schreibens sowie Kopie der Unterschriftenliste erhält Frau Franke von der Straßenverkehrsbehörde und Herr Klaus Eckhardt, Vorsitzender Verkehrsausschuss.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerinnen und Bürger
Hohe Straße
57078 Siegen

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßenverkehrsbehörde
Bearbeitet von: Denise Franke

Siegen, 16.08.2021

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss **31.08.2021**

Kurzbezeichnung:

Zusammenkunft der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses des Rates der Universitätsstadt Siegen am 30.06.2021

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt / Begründung:

Die Arbeitskommission hat am 30.06.2021 verschiedene Maßnahmen im Stadtgebiet beraten und entsprechende Vorschläge und Empfehlungen ausgesprochen.

Das Ergebnis ist in der Niederschrift zusammengefasst und wird dem Verkehrsausschuss zur Einzelberatung und Entscheidung vorgelegt.

Finanzielle Auswirkungen ☐ ja ☒ nein

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

Veranschlagung

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

Klimaschutz

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

i. A.

gez.

Schreiber
Abteilungsleiterin

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 30.06.2021](#)

GESAMTE NIEDERSCHRIFT

über die 2. Sitzung des AK-VerKA

vom: 30.06.2021
von: 15:00 Uhr
bis: 17:00 Uhr
Ort: VWS GmbH, Marienhütte 2,
57080 Siegen, Betriebsgelände

Anwesend waren:

Vom :

Stv Eckhardt, Klaus
Stv Englert, Franz
AM Korczak, Dominik
AM Krüger, Jannik
AM Maurer, Michael
AM Zavadil, Michael

vertritt Six (AfD), Annette

Beratende Mitglieder:

AM Becker, Lothar

Aufgrund besonderer Einladung

Schlabach, Ulrich
Forneberg, Michael

Kreispolizeibehörde Siegen
VWS

Als Zuhörer:

Von der Verwaltung:

Franke, Denise

VA

Krüger, Alisa

VA

Nicht anwesend waren:

Stv Könen, Wolfgang Max

Stv Six (AfD), Annette

Stv Stinner, Jürgen

vertreten durch AM Maurer, Michael

A. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Lüsbergstraße, Siegen-Feuersbach

Einrichtung einer Einbahnstraße zur Optimierung der Verkehrsführung.

In der Lüsbergstraße 15 wurde eine KiTa eröffnet, was ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufgrund des Hol- und Bringverkehrs mit sich bringt.

Durch die Einbahnstraße soll der Verkehr nur in einer Richtung an der KiTa vorbei geleitet werden. Durch die geringe Breite der Straße soll Begegnungsverkehr vermieden werden.

Im Vorfeld hat sich ein ansässiger Landwirt bereits gegen die Veränderung der Verkehrsführung ausgesprochen

Aufgrund einer dort neu eröffneten KiTa soll in der Lüsbergstraße eine Einbahnstraße eingerichtet werden.

Frau Franke erläutert anhand von zwei Plänen, wie die Einrichtung der Einbahnstraße gegebenenfalls aussehen könnte. Zudem teilt sie die Bedenken eines dort ansässigen Landwirtes mit, der sich bereits im Vorfeld gegen die Veränderung der Verkehrsführung ausgesprochen hat. Für ihn würde die Einrichtung einen Umweg sowie ein Abdrängen in den davor liegenden Verkehrsberuhigten Bereich bedeuten.

Der Landwirt müsste lediglich einen Umweg von ca. 10 Metern fahren, da es vor den letzten drei Häusern der Lüsbergstraße einen Verbindungsweg gebe, den der Landwirt ohne weiteres nutzen könne, so Herr Englert. Zudem haben sich bereits die Befahrer dieser Straße an ihn gewandt, um eine andere Lösung zu finden, da diese sehr eng wäre, so Herr Englert weiter. Er spricht sich für die Einrichtung der Einbahnstraße aus.

Nach Abschluss der Aussprache, empfiehlt die Arbeitskommission dem Verkehrsausschuss einstimmig die Einrichtung der Einbahnstraße.

2. AK-VerkA 30.06.2021

2. Weiterführung der Fahrradstraße in der Numbachstraße - Markierung von Schutzstreifen in Richtung Siegen-Seelbach

Die Fahrradstraße soll ab Einmündung Hirtenkamp in Fahrtrichtung Seelbach erweitert werden. Ende der Fahrradstraße soll der Kreuzungsbereich Numbachstra-

ße / Freudenberger Straße sein. Ab diesem Knotenpunkt sollen die Radfahrer*innen auf einem Schutzstreifen in Richtung Seelbach geführt werden.

Herr Korczak fragt, ob der Autofahrer am Ende der Fahrradstraße (Kreuzungsbereich Numbachstraße/ Freudenberger Straße) visuell auf die Fahrradfahrer hingewiesen wird.

Frau Franke erklärt, dass es die übliche rote Bodenmarkierung geben wird. Zudem gebe es auf der Insel Stellflächen für die Fahrradfahrer. Sollte es dennoch einen Bedarf an Verkehrsschildern geben, würden diese dann noch nachträglich angeordnet werden.

Die Arbeitskommission empfiehlt dem Verkehrsausschuss einstimmig die Weiterführung der Fahrradstraße in der Numbachstraße ab der Einmündung Hirtenkamp bis zur Kreuzung Numbachstraße / Freudenberger Straße (alt/neu).

2. AK-VerkA 30.06.2021

3. Verkehrsberuhigter Bereich Herrmann-Böttger-Weg, Siegen-Weidenau

Aufgrund der Schilderung eines Anwohners werden im Hermann-Böttger-Weg häufig Geschwindigkeitsübertretungen beobachtet. Die v.g. Straße ist eine Sackgasse und aufgrund der dort wohnhaften Kinder und wahrscheinlich auch durch die Nähe der Rudolf-Steiner Schule ein beliebter Ort zu Spielen. Zum Schutz der Kinder soll aus Sicht des Anwohners die komplette Straße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Aufgrund der Situation von Hauszufahrten und geringer Fahrbahnbreite, wird es aber nicht möglich sein auch noch Parkmöglichkeiten einzuzeichnen. Dies würde u.U. dazu führen, dass kein Anwohner, oder dessen Besuch noch im Hermann-Böttger-Weg im öffentlichen Verkehrsraum parken kann.

Nach der Erläuterung von Frau Franke, dass bei einer etwaigen Einrichtung des Verkehrsberuhigten Bereiches aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht auch noch ausgewiesenen Stellplätze geschaffen werden können, machte Herr Eckhardt den Vorschlag, die Anwohner des Herrmann-Böttger-Weges zu befragen.

Die Arbeitskommission empfiehlt dem Verkehrsausschuss einstimmig die Verwaltung zu beauftragen, die Anwohner wegen der Einrichtung zu befragen.

2. AK-VerkA 30.06.2021

4. Rensbachstraße, Siegen-Eiserfeld

Der VerkA hat beschlossen, dass durch die Verwaltung geprüft werden soll, ob in der Rensbachstraße sog. Berliner Kissen installiert werden können. Die grundsätzliche Möglichkeit besteht, daher soll die Arbeitskommission einen Vorschlag für den Verkehrsausschuss erarbeiten, an welcher Stelle diese geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahme installiert werden soll.

Herr Eckhardt und Herr Schlabach teilen mit, dass sich einige Anwohner bezüglich der Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Rensbachstraße bei ihnen beschwert haben.

Herr Eckhardt macht jedoch den Vorschlag, dass die Verwaltung vor der Errichtung der Berliner Kissen erst eine Anwohnerbefragung durchführen soll.

Begründung: In der Vergangenheit mussten Berliner Kissen wieder abgebaut werden aufgrund von Lärmbelästigung, etc.

Frau Franke teilt mit, dass die Verwaltung bis zum nächsten Verkehrsausschuss ein Meinungsbild dazu haben werde.

Herr Schlabach bringt zudem noch ein, dass es sich bei der Rensbachstraße nach seinem Kenntnisstand um eine Landstraße handelt und somit keine Berliner Kissen eingerichtet werden dürfen. Hierfür müsste die Straße theoretisch erst umgewidmet werden.

Die Arbeitskommission empfiehlt dem Verkehrsausschuss einstimmig die Verwaltung zu beauftragen ein Meinungsbild der Anwohner für die Einrichtung der Berliner Kissen in der Rensbachstraße einzuholen. Darüber hinaus soll die Verwaltung beauftragt werden eine rechtliche Prüfung vorzunehmen, ob auf der klassifizierten Rensbachstraße (L 909) der Einbau von Berliner Kissen überhaupt statthaft ist.

2. AK-VerKA 30.06.2021

5. Erweiterung der Bewohnerparkzone 45 im Bereich Friedrich-Wilhelm-Straße, Hambergstraße

In der eingerichteten Bewohnerparkzone existieren nur wenige Bewohnerparkplätze. In den letzten Monaten ist vermehrt der Wunsch aus der Bevölkerung zur Ausweisung weiterer reiner Bewohnerparkplätze herangetragen worden.

Sollten die Bewohnerparkplätze in der Friedrich-Wilhelm-Straße und Hambergstraße ausgeweitet werden, werden viele derzeitige Parkplätze wegfallen, da hier das beispielsweise beidseitige Gehwegparken geduldet wird, so Frau Franke. Aufgrund dessen würde der Parkdruck nur weiter verschlimmert werden, so Frau Franke weiter, da bei der Einrichtung der Bewohnerparkplätze Kontrollen durch die Ordnungsverwaltung unumgänglich werden.

Im Bereich der Friedrich-Wilhelm-Straße, Hambergstraße sollte alles bleiben wie es ist, so Herr Becker. Sollten hier Bewohnerparkplätze eingerichtet werden, wäre für die Busse der VWS kein Durchkommen mehr. Zudem würde sich der Parkdruck hierdurch, wie bereits von Frau Franke ausgeführt, nur noch mehr erhöhen, da bei einer Einrichtung zu wenige Parkplätze vorhanden wären.

Außerdem sollte sich die Parksituation wieder entspannen, wenn die Baumaßnahme in der Hambergstraße in den Hausnummern 41-43 beendet ist und die dortigen Bewohner ihre Fahrzeuge wieder auf dem Grundstück und nicht mehr in der Hambergstraße selber abstellen. Die Baumaßnahme soll in ca. 4 Wochen beendet werden, sodass sich die Parksituation dann wieder entspannen wird, so Herr Becker weiter.

Herr Englert macht den Vorschlag, dass die Anwohner über den Parkplatzwegfall unterrichtet werden sollen, falls die Bewohnerparkzone erweitert werden würde.

Die Richtlinien über die Einrichtung von Bewohnerparkplätzen werden in den Anschreiben zitiert, die bei etwaigen Anfragen dann an die Antragsteller*innen gesandt werden, so Frau Franke.

Seitens der Arbeitskommission wird empfohlen, dass die Bewohnerparkzone 45 nicht erweitert werden soll.

2. AK-VerkA 30.06.2021

6. Verkehrsberuhigende Maßnahmen Allensteiner Straße, Siegen

Laut Anwohner*innen wird in der Allensteiner Straße die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h häufig überschritten. Daher wurde die Verwaltung gebeten verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Herr Eckhardt macht den Vorschlag, das Tempolimit auf 10 km/h zu reduzieren.

Wenn sich bisher nicht an die 30 km/h gehalten wird, wird die Reduzierung auf 10 km/h die betroffenen Autofahrer nicht interessieren, so Herr Krüger.

Aufgrund dessen wird über eine Verengung der Fahrbahn diskutiert.

Herr Englert schlägt vor, kurze schmale Schwellen einrichten zu lassen.

Wenn, kommen nur Berliner Kissen in Frage, so Herr Schlabach.

Herr Englert folgt dem Vorschlag von Herrn Schlabach.

Herr Krüger fragt, ob zwischen den Berliner Kissen ausreichend Platz zur Verfügung steht, damit Kinder noch ungehindert spielen und Fahrrad fahren können.

Der Platz sollte ausreichen, so Frau Franke. In diesem Zusammenhang wird aber auch auf die generelle Problematik der Berliner Kissen hingewiesen (Unterhaltung, Winterdienst).

Herr Englert macht den Vorschlag ein Berliner Kissen vor das 30-er Schild hinter der Einmündung der Sorauer Straße installieren zu lassen und eines in der Mitte der Allensteiner Straße.

Die Arbeitskommission empfiehlt dem Vorschlag zu folgen und zwei Berliner Kissen in der Allensteiner Straße einzurichten.

2. AK-VerkA 30.06.2021

Siegen, den

Siegen, den

gez.

Denise Franke

VERWALTUNGSVORLAGE

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

Siegen, 11.08.2021

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss	31.08.2021
Haupt- und Finanzausschuss	01.09.2021
Rat	22.09.2021

Kurzbezeichnung:

Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, Erstellung "Strategischer Rahmenplan Radverkehr"

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen nimmt die Darstellung zum Radverkehr und die damit verbundenen strukturierten Ausbauplanungen der Radverkehrsinfrastruktur zur Kenntnis.

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die Ausarbeitung eines gesamtstädtischen „Strategischen Rahmenplan Radverkehr“ zum Ausbau der Radinfrastruktur unter Berücksichtigung der erarbeiteten oder in Erarbeitung befindlichen Konzepte und Planungen.

Sachverhalt / Begründung:

In der Ratssitzung vom 23.06.2021 wurde mit dem Antrag AT 104/2021 unter Bezugnahme auf Aspekte des Klimaaantrages in der Ratssitzung vom 26.02.2020 ein Sachstandsbericht und eine detaillierte Ausarbeitung über die Bemühungen zur Verbesserung der Radinfrastruktur und den Ausbau der Radinfrastruktur auf den Nord/Süd- und Ost/West-Hauptachsen gefordert.

Eine umfassende Darstellung und Erläuterung zu durchgeführten sowie geplanten Maßnahmen wird im Rahmen dieser Vorlage gegeben.

1. Allgemein

Siegen ist im näheren Umkreis das einzige Oberzentrum (nächste Oberzentren sind Wetzlar, Marburg und der Raum Köln/Bonn sowie das Ruhrgebiet). Dementsprechend hat Siegen eine hohe Anziehung auf die umliegenden Gebiete und weist eine positive Pendlerbilanz auf.

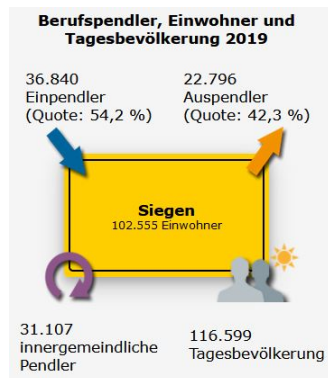


Abbildung 1: Pendlerstatistik der Stadt Siegen im Jahr 2019
(Quelle: www.pendleratlas.nrw.de)

Personen).

Im Jahr 2019 pendelten rund 14.000 Personen mehr nach Siegen ein als Menschen die Stadt zum Arbeiten verließen.

Hinzu kamen etwas mehr als 30.000 innergemeindliche Pendler. Damit entsteht allein durch die Pendlerverflechtungen im Beschäftigtensektor ein hoher Mobilitätsbedarf.

Durch die anspruchsvolle Topografie im innerstädtischen Bereich (Höhendifferenz zw. Niedrigstem und höchsten Punkt: 285,7 m) und auch in und zu den umliegenden Kommunen, ist das Kfz das bevorzugte Verkehrsmittel, um die notwendigen Wege sowohl in der Stadt als auch auf Pendlerstecken zurückzulegen.

Diese Aussage wird unterstützt durch die Mobilitätsbefragung, die im Jahr 2017 in der Stadt Siegen unter der städtischen Bevölkerung durchgeführt wurde (keine Befragung von einpendelnden Personen).

Der darin für die Stadt Siegen ermittelte Modal Split (Verkehrsmittelaufteilung) sieht wie folgt aus:

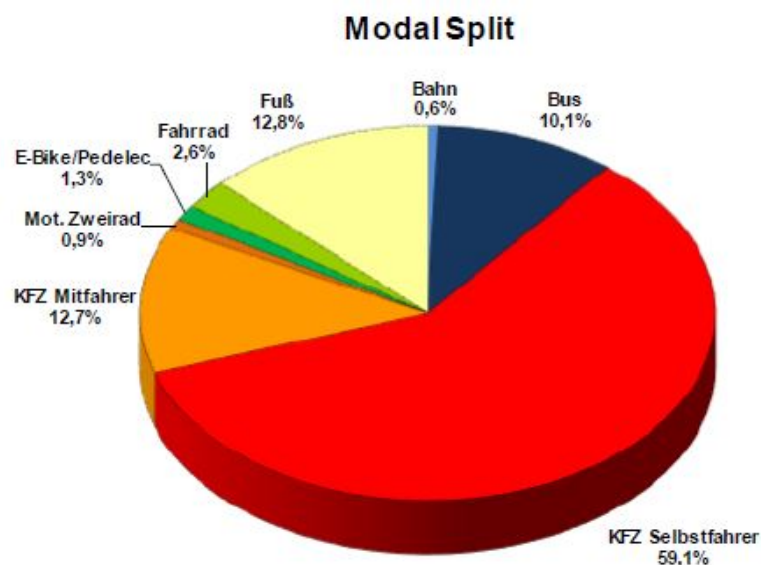


Abbildung 2: Modal Split der Stadt Siegen
(Quelle: Haushaltsberagung 2017 in der Stadt Siegen)

Jahrzehntelang wurde die Entwicklung der städtischen Infrastruktur insbesondere auf den Bedarf des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) abgestimmt.

Ohnehin begrenzt zur Verfügung stehender Straßenraum wurde nach Bedarf des MIV aufgeteilt und Restflächen für den Fuß- und Radverkehr hergerichtet.

Dies hat neben den vor genannten Aspekten, wie z.B. der Topografie, dazu beigetragen, dass der MIV-Anteil sich bis zum heutigen Stand (73 % MIV-Anteil in 2017) entwickelt hat.

Eine Besinnung auf alternative Formen der Fortbewegung, die z.B. mit Hilfe von Elektroantrieben auch über weitere Entfernungen genutzt werden können (z.B. Pedelecs/E-Bikes) und der damit verbundene Anstieg an Radfahrenden, kann nun aber nicht gleichzeitig mit einer kurzfristigen Neuverteilung der zur Verfügung stehenden Flächen einhergehen.

Der jahrelang betriebenen Förderung des MIV ist auch jetzt noch Rechnung zu tragen. Ein städtisches Straßennetz muss neben den Belangen des Rad- und Fußverkehrs auch den ÖPNV berücksichtigen und darüber hinaus eine leistungsfähige Abwicklung des (weiterhin notwendigen) MIV gewährleisten.

Bei Vernachlässigung eines der vier benannten Verkehrsträger ist eine zukunftsfähige und leistungsfähige Infrastruktur nicht mehr sicherzustellen. Unweigerlich entstehen Probleme für alle Verkehrsmittel, die den gleichen Straßenraum nutzen.

Ziel muss es daher sein, den Anteil des MIV im Stadtverkehr stetig zu reduzieren, um auf relevanten Straßenabschnitten Kapazitätsreserven zu erhalten, die eine Umgestaltung des Straßenraumes ermöglichen.

Bei Umgestaltungen des Straßenraumes ist stets abzuwägen, ob eine Fahrstreifenreduzierung (z.B. zu Gunsten einer separaten Radinfrastruktur, breiteren Führung des Rad- und Fußverkehrs im Seitenraum oder eines Bussonderfahrstreifens) bei den vorherrschenden Verkehrsbelastungen vertretbar ist.

Sofern davon auszugehen ist, dass eine Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur zu akzeptablen Verkehrsverlagerungen führt, kann eine solche Maßnahme in Betracht gezogen werden. Muss jedoch angenommen werden, dass die Maßnahme nicht zu einer Reduzierung des MIV führt und dieser auf den reduzierten Fahrstreifen nicht mit einer ausreichenden Qualität abgewickelt werden kann, kann eine Umgestaltung nicht, bzw. nur bedingt, umgesetzt werden.

Da in weiten Teilen des städtischen Straßennetzes der ÖPNV nicht frei vom MIV geführt wird bzw. werden kann, wirkt sich eine mangelhafte bis ungenügende Qualität der Verkehrsführung des MIV unmittelbar auf die Qualität im ÖPNV aus. Dies ist nach Möglichkeit zu vermeiden, um die Attraktivität des ÖPNV zu wahren und ggfs. zu steigern.

Wenn möglich, wird an für den Radverkehr neuralgischen Stellen, die Signalisierung zugunsten des Radverkehrs angepasst. Im Rahmen der Erneuerung der Lichtsignalanlage Heeserstraße/Bahnunterführung (Straßenquerung im Verlauf des Radweges entlang der Sieg) werden z.B. neue Detektionsmöglichkeiten und ein verändertes Signalprogramm eingebracht, um die Grünphase der Radverbindung nur bei Freigabeanforderung des MIV zu unterbrechen.

Die Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen erfordert eine detaillierte Prüfung und Planung aller relevanten Aspekte.

Es ist davon auszugehen, dass diese Planungsleistung aufgrund der bereits vorhandenen Auslastung des Personals auch bei externer Beauftragung von Ingenieurbüros nicht kurzfristig durchführbar ist.

Ferner muss sichergestellt sein, dass neben investiven Mitteln zur Umsetzung von Maßnahmen auch konsumtive Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, die die Finanzierung ebensolcher Planungen und Untersuchungen sicherstellen.

Zu erwähnen ist darüber hinaus, dass insbesondere beim Neubau von Radwegen bzw. der Ertüchtigung von Wirtschaftswegen neben der reinen Planungsleistung und der Zuschussbeantragung bis zur Bewilligung zumeist auch Gutachten im Bereich des Natur- und Umweltsowie des Gewässerschutzes notwendig werden. Oftmals ist auch die Überprüfung von Bombenverdachtspunkten nötig. Für diese begleitenden Untersuchungen und Prüfungen sind mehrere Monate einzuplanen.

Verzögerungen, die auf begleitende Untersuchungen oder Abstimmungen in den vor genannten Bereichen zurückzuführen sind, sind beispielsweise der Radweg in den Siegauen oder die Verbindung zwischen Langenholdinghausen und Oberholzklau.

Ebenso ist anzumerken, dass für die Wartung, Pflege und Instandhaltung von Einbauten (Hinweisschilder/-tafeln, Fahrradabstellanlagen) entlang der Radverbindungen regelmäßig ein Zeitbudget vorgehalten werden muss.

Die hier genannten Rahmenbedingungen verdeutlichen, wie wichtig es ist, einen langfristig tragfähigen Rahmenplan zu erarbeiten, um den Radverkehr dauerhaft zielgerichtet und effizient zu fördern. Zudem ist erst mit einem solchen abgestimmten Konzept ersichtlich, welche Maßnahmen mit welchem personellen und finanziellen Aufwand verbunden sind. Im Zuge der Erstellung des Rahmenplans werden die Zielsetzungen des Ratsbeschlusses vom 19.02.2020 auf deren Realisierbarkeit überprüft.

2. Entwicklungen in den vergangenen Jahren

In den vergangenen Jahren wurde der Ausbau der Radinfrastruktur bereits durch viele Projekte vorangetrieben. Dazu zählt neben dem Neu- und Ausbau von Radwegen auch die Anlagen von Radschutzstreifen oder das Errichten und Erneuern von Fahrradabstellanlagen. Eine Übersicht über die in den letzten Jahren (seit 2017) umgesetzten und aktuell in Planung befindlichen Radverkehrsanlagen ist den Anlage 1 bis 4 zu entnehmen. Die Übersicht wird in der Sitzung vorgestellt.

Auch der Ausbau der Fahrradboxen in der Siegener Oberstadt sowie an vier Bahnhaltepunkten („Bike-and-Ride-Offensive“) wurde in den zurückliegenden Monaten geplant. Die Umsetzung ist spätestens 2022 vorgesehen.

Darüber hinaus wurden in den Jahren 2020 und 2021 die Planungen zur Schaffung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems gemeinsam mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein, weiteren Kommunen und interessierten Betrieben vorangetrieben. Zu diesem Zweck hat sich die Velocity Siegerland GmbH gegründet, die es zum Ziel hat, in der gesamten Region ein Verleihsystem auf E-Bike-Basis aufzubauen.

Geplant sind zunächst 100 E-Bikes in der Startphase. Ab 2022 ist der Netzausbau auf 50 Verleihstationen in der gesamten Region Siegen-Wittgenstein geplant. Neben E-Bikes ist auch der Einsatz von E-Lastenrädern vorgesehen.

Des Weiteren wurden in den zurückliegenden zwei Jahren Konzepte erarbeitet, deren Ergebnisse und Maßnahmenempfehlungen vor weiteren intensiven Planungen abzuwarten waren:

- Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Stadt Siegen
- kreisweites Radverkehrskonzept des Kreises Siegen-Wittgenstein

Diese Konzepte dienen nun als Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Infrastruktur und geben Hinweise und Empfehlungen auf notwendige Bedarfe sowie Handlungsmöglichkeiten.

3. Erarbeitung des Konzeptes „Strategischer Rahmenplan Radverkehr“ zum Ausbau einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur

Für den in Zukunft notwendigen stetigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist ein strukturierter „Strategischer Rahmenplan Radverkehr“ notwendig, siehe dazu auch Anlage 5 „Maßnahmensteckbrief R15 des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität“.

Dieser Rahmenplan soll für das städtische Straßennetz präzise Angaben zu Maßnahmenempfehlungen machen und Abschnitte mit intensiverem Prüfungsbedarf aufzeigen.

Als Zielwert wird für das gesamte Stadtgebiet ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz angegeben, dessen Umsetzung zukünftig systematisch vorangetrieben werden kann und nicht auf Zuruf untersucht wird.

Dieses so definierte Radverkehrsnetz beschränkt die Führung des Radverkehrs dabei nicht rein auf durch Markierung oder bauliche Maßnahmen angelegte Führungsformen, sondern lässt alle gemäß den gültigen Regelwerken und Richtlinien möglichen Führungsformen zu. Darin ist beispielsweise auch die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr in Bereichen mit geringem Geschwindigkeitsniveau oder geringen Verkehrsstärken zu berücksichtigen (vgl. dazu VL 359/2021).

Nachfolgend werden die Bausteine des Strategischen Rahmenplanes Radverkehr sowie das Vorgehen zur Erstellung dieses Rahmenplanes erläutert.

3.1. Vorhandene Konzepte/Konzepte in der Erstellung

Der Rahmenplan wird auf Grundlage verschiedener Konzepte erstellt, die sich aktuell in der Bearbeitung befinden bzw. vor kurzem fertiggestellt wurden:

- Klimaschutzteilkonzept Mobilität inkl. Maßnahmenkatalog Radverkehr (2021)
- Kreisweites Radverkehrskonzept (2021)
- Potenzialstudie/Machbarkeitsstudie Radschnellweg Kreuztal – Übergang Rheinland-Pfalz (2021 ff)
- Geschwindigkeitskonzept (vgl. VL 359/2021)
- Masterarbeit „Radverkehrskonzept für die Stadt Siegen“, Bieneck (2016, bereits im Klimaschutzteilkonzept Mobilität berücksichtigt)

Die einzelnen Konzepte weisen verschiedene Detaillierungsgrade auf und haben einen unterschiedlichen Umfang an städtischen Strecken als Grundlage:

Konzept	Betrachtete Bestandteile
Masterarbeit „Radverkehrskonzept für die Stadt Siegen“, Bieneck	Hauptnetz und Vorrangroute (Erschließung in der Talachse) Grundnetz mit Grundnetzerweiterungen (Anbindung Stadtteile/-bezirke abseits der Talachse)

Klimaschutzteilkonzept Mobilität	Grundlage: Radverkehrskonzept Bieneck
Kreisweites Radverkehrskonzept	interkommunale Verbindungen
Potenzialstudie/Machbarkeitsstudie Rad-schnellweg Kreuztal - Übergang Rheinland-Pfalz	potenzielle Route zwischen Kreuztal und Siegen bis Betzdorf
Geschwindigkeitskonzept	alle Straßen im Stadtgebiet

3.1.1. Masterarbeit „Radverkehrskonzept für die Stadt Siegen“ (Hr. Bieneck)

Bereits im Jahr 2016 wurde durch eine Masterarbeit ein städtisches Radverkehrskonzept erstellt, in welchem ein funktionales Radverkehrsnetz definiert und mit unterschiedlichen Ausbaustufen belegt wurde. Diese bilden eine Vorrangroute sowie ein Haupt- und Grundnetz ab.

Neben der Netzdefinition wurden auch langfristige Maßnahmenprogramme sowie ein Sofortprogramm zur zeitnahen Umsetzung aufgestellt. Berücksichtigt wurden ergänzend auch Elemente der Wegweisung, zum Fahrradparken und Serviceangebote sowie notwendige Öffentlichkeitsarbeit. Detailliert wurde in dem Konzept ein Entwurf zur Umgestaltung der Weidenauer Straße ausgearbeitet.

Dieses Konzept wurde am 19.05.2016 im Verkehrsausschuss vorgestellt und dient seitdem u.a. als Grundlage für weitere Konzeptentwicklungen.

3.1.2. Klimaschutzteilkonzept Mobilität (KSTK)

Das für die Untersuchung und Bearbeitung definierte Radverkehrsnetz basiert auf der Netzanalyse des „Radverkehrskonzeptes für die Stadt Siegen“ (Bieneck) und legt die dort definierten Strecken als Grundlage fest. Ergänzt wurden diese partiell um Ausweichstrecken. Es erfolgte im Rahmen der Bearbeitung des KSTK eine umfangreiche Bestandsanalyse sowie ein Abgleich, ob die gemäß Regelwerken zulässige bzw. notwendige Radverkehrsführung vorhanden ist. Bei bestehendem Handlungsbedarf wurden Maßnahmenempfehlungen inkl. Kostenschätzungen ausgearbeitet.

Neben dem Handlungskonzept Radverkehr (konkrete Handlungs- & Prüfungsempfehlungen) wurden 16 Maßnahmensteckbriefe erarbeitet, die die notwendigen Arbeiten zum Ausbau der Radinfrastruktur durch verschiedene Teilaspekte näher spezifiziert. Darunter fallen beispielsweise Maßnahmen wie der Ausbau von Fahrradabstellanlagen oder Maßnahmen, die der Erhöhung des Komforts dienen.

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität wurde in der VL 356/2021 politisch vorgestellt.

3.1.3. Kreisweites Radverkehrskonzept

In Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen wurden die maßgebenden Verbindungen zwischen den einzelnen Kommunen festgelegt und entsprechend ihrer Netzbedeutung definiert.

Unterteilt wurden die Strecken in drei Kategorien:

- Radpendlerrouen (lila)
- Hauptrouten (rot)
- Nebenrouten (blau)

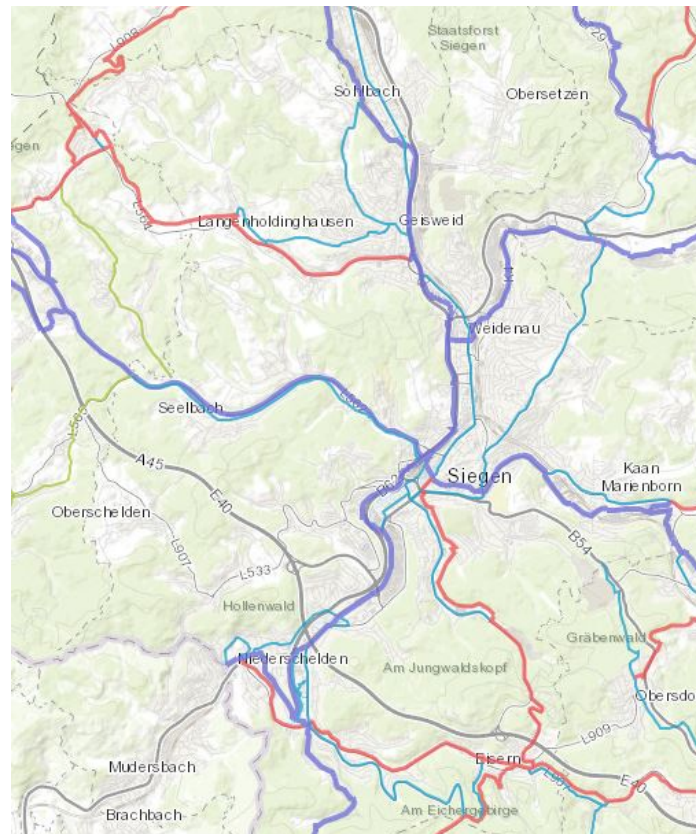


Abbildung 3: Kategorisierung der Verbindungen zwischen Siegen und den Nachbarkommunen

(Quelle: kreisweites Radverkehrskonzept des Kreises Siegen-Wittgenstein)

Es erfolgten umfängliche Analysen und Begehungen der einzelnen Strecken. Aus den festgestellten Defiziten wurden Maßnahmenempfehlungen entwickelt.

Die Aufstellung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes erfolgte in regelmäßiger Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen. Dabei wurde die Möglichkeit zum Austausch und zur Stellungnahme zu den einzelnen Definitionsvorschlägen sowie zu der Maßnahmenentwicklung gegeben. Die Stadt Siegen war daran beteiligt und hat bei Bedarf zu den Maßnahmenvorschlägen Änderungswünsche und Vorschläge geäußert.

Das kreisweite Radverkehrskonzept, die darin vorgenommene Priorisierung sowie die erstellten Maßnahmenempfehlungen sind als Hilfestellung für die städtischen Planungen zu sehen. Das Konzept ist kein zwingend bindendes Instrument zur Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur, sondern ein Planungsinstrument. Die aufgezeigten Maßnahmenvorschläge sind auf Grundlage der festgestellten Defizite entwickelt worden, bedürfen jedoch in weiten Teilen einer weiterführenden Überprüfung und Planung.

Der Kreis Siegen-Wittgenstein wird auch nach Aufstellung des Konzeptes beratend tätig sein und in Rahmen seiner Möglichkeiten Maßnahmen initiieren, vorantreiben und unterstützen.

Hinweise zur Einbindung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes können dem Punkt „Überlagerung der vorhandenen Konzepte“ entnommen werden.

Die Vorstellung der Ergebnisse des kreisweiten Radverkehrskonzeptes erfolgt in der Sitzung.

3.1.4. Potenzialstudie/Machbarkeitsstudie Radschnellweg

Ein Radschnellweg von Nord nach Süd wurde bereits in einigen Kontexten eingebracht. Auch im Rahmen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes wurde diese Thematik angeschnitten. Für den Bau eines Radschnellweges unter Gewährung von Bundes- und Landesmitteln ist es jedoch notwendig, eine Potenzialstudie zur Abschätzung des Potenzials für derartige Verbindungen durchzuführen.

Diese Potenzialstudie wurde als Ergänzung zum kreisweiten Radverkehrskonzept durch den Kreis Siegen-Wittgenstein durchgeführt.

Das Ziel der Potenzialstudie war es, zu ermitteln, wie hoch potenziell die Anzahl der Radfahrer auf einer Verbindungsrouten zwischen Kreuztal und Siegen bis Geisweid beim Ausbau dieser Verbindung sein kann.

Für die Potenzialstudie wurde die Trasse von Kreuztal-Littfeld über Kreuztal, Geisweid, Weidenau Siegen bis an die Kreis- und Bundeslandgrenze in Niederschelden angenommen. Dabei orientiert sich die Trasse am Verlauf von Ferndorf und Sieg sowie dem bereits bestehenden Radweg unter der HTS.

Es wurde noch keine Aussage über die bauliche Machbarkeit dieser Verbindung getroffen. In einem nächsten Schritt werden daher nun die Machbarkeit geprüft und Umsetzungsmöglichkeiten sowie notwendige Ausbaubereiche seitens des Kreises Siegen-Wittgenstein dargestellt. Dies erfolgt in einer separaten Beauftragung.

In diese Erstellung wird die Stadt Siegen wieder miteinbezogen werden, sodass die städtischen Belange und Möglichkeiten in jedem Fall Berücksichtigung finden.

3.1.5. Geschwindigkeitskonzept

Gemäß den gültigen Richtlinien und Regelwerken ist eine Radverkehrsanlage in Bereichen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erst bei sehr hohen Verkehrsstärken notwendig. Demnach ist es möglich, insbesondere in Wohngebieten auf baulich getrennte oder durch Markierung hergestellte Radverkehrsanlagen zu verzichten.

Aus diesem Grund ist vorgesehen, die Geschwindigkeiten auf städtischen Straßen zu ordnen und je nach Notwendigkeit und Möglichkeit eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus vorzunehmen (vgl. dazu VL 359/2021).

In diesem Konzept sollen alle Straßen im Stadtgebiet erfasst werden, sodass ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau als Grundlage für die weitere Planung von Radverkehrsanlagen zur Verfügung steht.

Anhand der vorhandenen Geschwindigkeit kann dann angegeben werden, in welchen Bereichen auf eine Radverkehrsanlage verzichtet werden kann und hebt ergänzend auch die Bereiche hervor, in denen aufgrund der vorliegenden Geschwindigkeit (in Verbindung mit der Verkehrsstärke), die Herstellung einer Radverkehrsanlage dringlich ist.

Die Erstellung dieses Geschwindigkeitskonzeptes wurde im Klimaschutzteilkonzept Mobilität durch den Maßnahmensteckbrief K1 empfohlen.

3.2. Überlagerung der vorhandenen Konzepte

Um einen umfänglichen Überblick über alle empfohlenen Maßnahmen auf den einzelnen städtischen Streckenabschnitten zu erhalten, ist zunächst eine Überlagerung der einzelnen Konzepte durchzuführen.



Abbildung 4: Zusammenhang zwischen den einzelnen Konzepten

Auf dieser Basis lässt sich dann darstellen, für welche Straße/welchen Abschnitt es einen genau definierten Maßnahmenvorschlag gibt und für welche Abschnitte es womöglich mehrere Maßnahmenvorschläge gibt.

Diese Maßnahmen gilt es erforderlichenfalls gegeneinander abzuwägen und, sofern möglich, die geeignetere Maßnahme als Vorzug anzugeben.

In dieser Form lässt sich für das gesamte Stadtgebiet darstellen, welche Maßnahmenempfehlung nach Verschneidung der Konzepte für welche Straße empfohlen wird und welche Straßen bereits eine richtlinienkonforme Radverkehrsführung aufweisen.

Über die unter Punkt 3.1 beschriebenen Konzepte wird auch das Ergebnis des Verkehrskonzeptes zu „Siegen. Wissen verbindet“ in den Strategischen Rahmenplan Radverkehr einfließen. Im Wesentlichen werden in diesem Konzept Verbindungen zwischen den Campus sowie zu den geplanten Parkieranlagen betrachtet. Die Maßnahmenvorschläge werden zu einem hohen Anteil bereits in die Planungs- und Bautätigkeit im Zusammenhang mit dem Campusausbau einbezogen werden.

Selbstverständlich werden die Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge jedoch auch in den Strategischen Rahmenplan Radverkehr eingearbeitet werden, da die Infrastruktur nicht ausschließlich den Studierenden vorbehalten sein wird, sondern allen Radfahrenden zur Verfügung stehen wird.

3.3. Priorisierung

Anhand der Netzdefinition in den einzelnen Konzepten (z.B. Vorrangroute, Hauptnetz, Nebennetz etc.) kann eine Priorisierung erarbeitet werden, die die notwendigen Maßnahmen gemäß ihrer zukünftigen Priorität im Radverkehrsnetz gliedert.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, Maßnahmen dahingehend zu strukturieren, welcher sowohl monetäre als auch zeitliche Aufwand zur Umsetzung einer Maßnahme benötigt wird. Für den Neubau einer Radverbindung sind beispielsweise mehrere Jahre einzukalkulieren, wohingegen eine Markierungslösung unter bestimmten Umständen auch in deutlich kürzerer Zeit umgesetzt werden kann.

3.4. Kostenschätzungen

Sowohl in dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität als auch im kreisweiten Radverkehrskonzept wurden seitens der erstellenden Ingenieurbüros in Absprache mit der Stadtverwaltung bzw. mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein Kostenansätze für Einzelmaßnahmen hinterlegt. Diese sind im Rahmen der Erarbeitung des Strategischen Rahmenplanes Radverkehr zu prüfen und gemäß des gewählten Maßnahmenvorschlages anzusetzen. Dadurch wird die Möglichkeit gewährt, bereits bei der langfristigen Umsetzungsplanung Kosten anzunehmen, die als Anhaltswerte für die Planung der benötigten Haushaltsmittel dienen.

3.5. Umsetzung

Anhand der Prioritätenliste kann schließlich das Arbeitsprogramm für die nächsten Jahre festgelegt werden, sodass systematisch anhand dieses Programmes der Ausbau und die Attraktivierung der Radinfrastruktur angegangen werden kann.

Planungs- und Abstimmungsprozesse können über mehrere Jahre hinweg geplant und Haushaltsmittel nach Bedarf frühzeitig eingestellt werden.

Detailprüfungen und nach Notwendigkeit zugehörige Vergabeprozesse können rechtzeitig eingeleitet werden.

Selbstredend ist, dass auch bei sorgfältiger Planung Verzögerungen in der Umsetzung des Arbeitsprogrammes auftreten können.

3.6. Einfluss auf die Umsetzung weiterer Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Der Strategische Rahmenplan Radverkehr bildet die Grundlage zur Abarbeitung einer Vielzahl der Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität, die insbesondere den Radverkehr betreffen. Für viele Maßnahmen kann durch den Rahmenplan der Handlungsbedarf ermittelt werden.

Durch Überlagerung der betrachteten Radhaupt- und -nebenrouten mit Einzelhandelsbereichen, Zentralen Versorgungsbereichen und weiteren publikumsintensiven Einrichtungen kann zudem lokalisiert werden, in welchen Bereichen Radabstellanlagen benötigt werden und in welchen Bereichen der Bedarf bereits gedeckt ist. Ähnliches kann beispielsweise auch für die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr durchgeführt werden.

Der Anlage 6 kann der Zusammenhang zwischen dem „Strategischen Rahmenplan Radverkehr“ und den weiteren Maßnahmen insbesondere des Handlungsfeldes Radverkehr des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität entnommen werden.

4. Zeithorizont

Die Bestandsaufnahme und der Abgleich zwischen den vorhandenen Konzepten soll zunächst in Eigenleistung erfolgen. Bei Bedarf ist das Hinzuziehen eines Fachbüros in Betracht zu ziehen.

Die Bearbeitung des Konzeptes soll nach Fertigstellung der als Grundlage dienenden Konzepte sowie der Übergabe zugehörigen Daten beginnen.

Die Fertigstellung ist für 2022 geplant, wobei zu beachten ist, dass sich dies aufgrund von Abstimmungen mit Dritten und einer möglichen Fremdvergabe an ein Fachbüro verschieben kann.

5. Überprüfung des Umsetzungsstandes und der Entwicklungen im Radverkehr

Der Fortschritt in der Umsetzung des Strategischen Rahmenplanes Radverkehr ist über eine stetige Fortschreibung der erstellten Dateien, insb. der Maßnahmenlisten, zu dokumentieren. Dabei wird dokumentiert, welche Maßnahmen sich aktuell in der Planung befinden, bereits umgesetzt wurden oder welche Planungen aktuell pausieren (ggfs. unter Angabe des Grundes).

So ist fortwährend ein Einblick in den Umsetzungsfortschritt und die Entwicklungsstufen der Radverkehrsinfrastruktur möglich.

Um parallel auch die Entwicklung des Radverkehrsanteil am städtischen Modal Split untersuchen zu können, schlägt das Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität vor, etwa im Jahr 2025 eine erneute Mobilitätsbefragung durchzuführen.

Dauerhafte Entwicklungen zeigen sich meist erst nach einigen Monaten bzw. Jahren im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, daher ist es nicht ratsam in kurzen Abständen solche Befragung durchzuführen. Beachtet werden muss zudem auch der hohe monetäre Aufwand einer solchen Untersuchung.

Des Weiteren erfolgt die Erfassung der Radverkehrsmengen auf neuralgischen Streckenabschnitten weiterhin über die bereits vorhandenen Zähl Schleifen. Veränderungen im MIV können anhand von Verkehrszählungen an Knoten dokumentiert 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 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 <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	Veränderungen CO₂-Emissionen <input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	Bestehen alternative Handlungsoptionen? <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Die strukturierte Planung des Ausbaus der Radinfrastruktur sowie die sich anschließende Maßnahmenumsetzung führt langfristig zu einer Attraktivierung des Radverkehrs und damit zu einer Erhöhung des Radanteils am Modal Split. Die			

Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Rad geht mit einer Verringerung der CO₂-Emissionen einher.

Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)

Die vorgestellte Vorgehensweise zur Erstellung des Rahmenplans Radverkehr hat keinen Einfluss auf die CO₂-Emissionen, ist aber notwendig, um den Ausbau der Radinfrastruktur systematisch voranzutreiben.

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.

Anlage(n):

1. [Anlage 1 Radwege](#)
2. [Anlage 2 Markierungen](#)
3. [Anlage 3 Fahrradstraßen](#)
4. [Anlage 4 Fahrradabstellanlagen neu](#)
5. [Anlage 5 Maßnahmensteckbrief R15](#)
6. [Anlage 6 Zusammenhang Strategischer Rahmenplan Radverkehr mit Maßnahmen KSTK](#)

Anlage 1: Planung / Neubau von Radwegen ab 2017

1. In Planung

- Radweg IV BA Siegauen Niederschelden
- Radweg I BA Bahnhof Eiserfeld bis Bühlstraße
- Radweg II BA Eisenhutstraße bis Hallenbad Eiserfeld
- Radweg Hainer Hütte / Jäher Hain
- Radweg An der Alche
- Radweg Langenholdinghausen bis Holzklau

2. Fertiggestellt bzw. in Vorbereitung zur Ausführung

- Radweg III BA Hallenbad Eiserfeld bis Bühlstraße
- Radweg Leimbachtal
- Radweg Siegufer
- Radweg Feuersbach
- Geisweid unter HTS Bereich Bahnhofstraße Stahlwerkstraße

Anlage 2: Planung / Neumarkierung von Radschutzstreifen, Radfahrstreifen, Piktogrammketten und Aufweitungen an LSA ab 2017

1. Planung

- Achenbacher Straße / Auf der Schemscheid
- Koblenzer Straße

2. Fertiggestellt bzw. in Vorbereitung zur Ausführung

- Hofbachstraße
- Boschgotthardtshütte
- Breitscheidstraße
- Am Eichenhang
- Siegstraße
- Poststraße
- Bahnhof Weidenau
- Giersbergstraße
- Fischbacherbergstraße
- Ypernstraße
- Uhlandstraße bis Am Schieferberg (Teilmaßnahme des Radweges Leimbachtal)
- Wichernstraße
- Gewerbegebiet Obere Leimbach
- Eiserfelder Straße
- Freudenberger Straße
- Siegtalstraße
- Radfahrerschleuse Hainer Hütte
- Marienborner Straße (Piktogrammkette)

Anlage 3: Einrichtung von Fahrradstraßen ab 2017

1. Ausgeführt

- Siegufer
- Numbachstraße
- An der Alche
- Stahlwerkstraße

Anlage 4: Austausch / Neubau von Fahrradabstellanlagen ab 2017

1. Austausch

- Freibad Geisweid
- Freibad Kaan-Marienborn
- Klafelder Markt
- Rathausstraße
- Poststraße
- Bahnstraße
- Kaan – Marienborn Marienborner Straße
- Bahnhof Eiserfeld
- Bahnhof Siegen
- Busbereitstellungsplatz Siegen

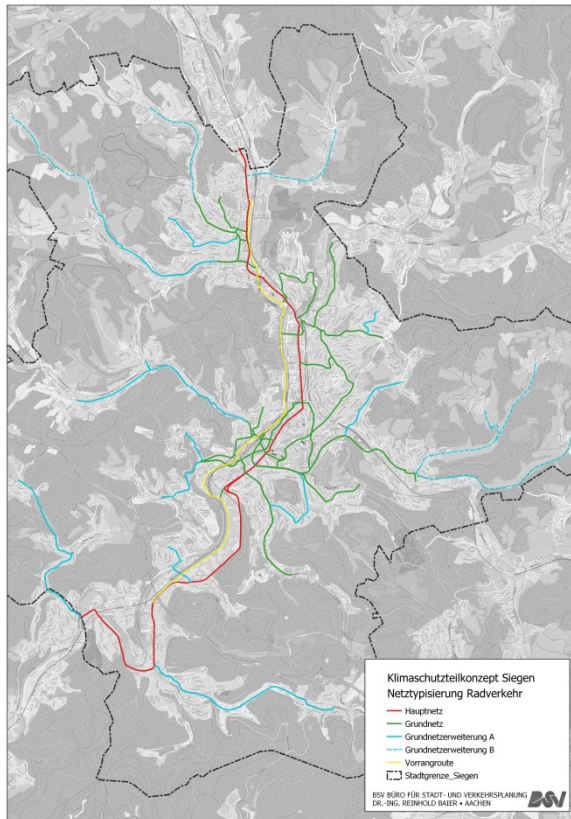
2. Neubau

- Eiserfeld Eiserntalstraße (Entfall eines Stellplatzes)
- Haltestellen Niederschelden Ortsmitte
- Haltestellen Eiserfeld Grabettstraße, Eiserfeld Bahnhof
- Haltestelle Geisweid Markt
- ZOB Geisweid
- Hallenbad Eiserfeld
- Bismarckhalle
- Alte Poststraße
- Rathaus Geisweid
- Rathaus Siegen
- Kornmarkt
- Koblenzer Straße (Deutsche Bank)
- Weidenau (Münkers Hütten)

Radverkehr

R15 Überlagerung des städtischen und des kreisweiten Radverkehrsnetzes sowie Ergänzung auf Stadt-/Ortsteilebene

Bestand



Städtische Netzdefinition Radverkehr

Ergänzung/Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Für die Stadt Siegen liegt aus einer studentischen Arbeit ein definiertes Radverkehrsnetz (Untersuchungsgegenstand im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität, vgl. Maßnahmensteckbrief R1) vor. Die Netzdefinition enthält

- ein Hauptnetz, bei dem der Radverkehr im Hauptverkehrsstraßennetz in der Talachse geführt wird,
- eine parallel dazu verlaufende Vorrangroute, bei der der Radverkehr überwiegend abseits des Kfz-Verkehrs geführt wird,
- ein Grundnetz mit grundlegenden Radverkehrsverbindungen und relevanten Nebenverbindungen sowie
- Grundnetzerweiterungen (A und B), die der Anbindung der abseits der Talachse liegenden Stadtteile an die Talachse dienen.

Die Routenverläufe wurden unter Berücksichtigung der Topographie, der Siedlungsstruktur (Gebietsprioritäten) sowie der verkehrlichen Verbindungsfunktion zwischen Gebieten festgelegt.

Parallel zur Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes wird auch ein Radverkehrskonzept auf Kreisebene ausgearbeitet, welches Verbindungen zwischen den kreisangehörigen Kommunen berücksichtigt (nicht Untersuchungsgegenstand im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität). Auch hier gibt es eine Netzklassifizierung nach



- Hauptnetz, welches möglichst direkte Verbindungsrouten enthält, die in Siegen überwiegend im Hauptverkehrsstraßennetz verlaufen,

- Nebennetz, welches zum Hauptnetz alternative bzw. ergänzende Verbindungsrouten enthält sowie
- Radpendlerrouen, die eine hohe Pendlerbedeutung haben und möglichst topographisch günstig geführt werden.

















Damit liegen für den Radverkehr im Stadtgebiet Siegen zwei Netzdefinitionen vor. Nach Fertigstellung des kreisweiten Radverkehrskonzepts gilt es die beiden Netzdefinitionen zu überlagern und zu vereinen, damit im Weiteren ein zusammengesetztes Radverkehrsnetz für die Stadt Siegen vorliegt. Das so entstehende Radverkehrsnetz deckt damit die gesamtstädtische Verbindungen (Verbindungen zwischen den Stadtteilen) sowie die interkommunalen Verbindungen (Verbindungen zu den Nachbarkommunen) ab. Im Hinblick auf die Feinerschließung (Stadtteilebene) fehlt eine Netzdefinition. Diese ist für alle Stadtteile im Nachgang an die Netzüberlagerung aufzustellen. Dabei ist die Erschließung von Wohngebieten zur Verbesserung der Anbindung des Radverkehrs an den ÖPNV zu berücksichtigen.

Die in den Netzdefinitionen enthaltenen Verbindungsrouten stellen für den Radverkehr bedeutende Radachsen dar und sind im Hinblick auf infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr priorisiert zu behandeln.


Zielsetzung

-  Festlegung der Feinverteilung des Radverkehrs (Lenkung des Radverkehrs)
-  Räumliche Priorisierung von infrastrukturellen Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr

Wirkung auf ...

	gering			hoch
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
Wegelängen (Verringerung)				
Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)				
Öffentlichkeit (Wahrnehmung)				

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)	mittel
Kostenschätzung (Planung, Material, Umsetzung)	hoch
Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)	mittelfristig
Klimaschutzorientierte Priorität (Gesamtbewertung)	

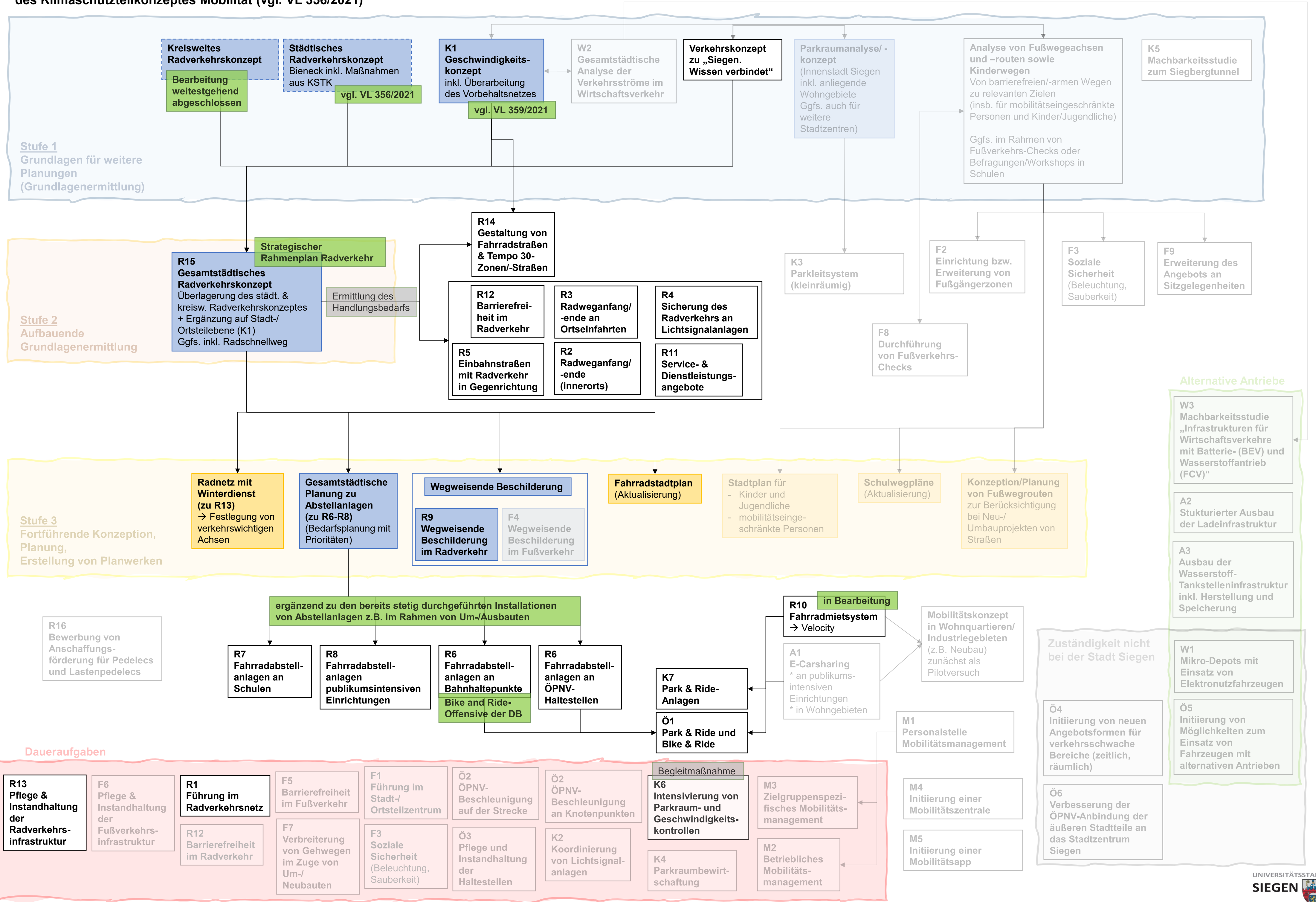
Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen unter Beteiligung weiterer relevanter Akteure (z. B. ADFC)

Anlage 6: Zusammenhang „Strategischer Rahmenplan Radverkehr“ mit den Maßnahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (vgl. VL 356/2021)



Kreisweites Radverkehrskonzept Siegen- Wittgenstein

Verkehrsausschuss Stadt Siegen,
31. August 2021, 17 Uhr

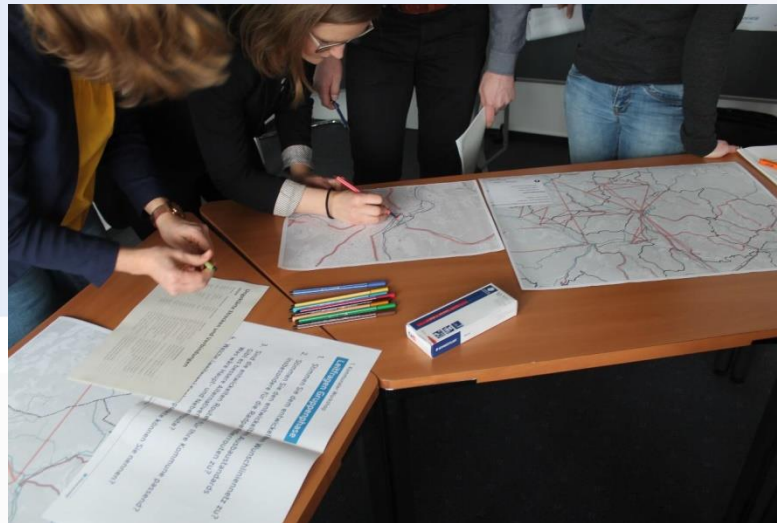
Kreisweites Radverkehrskonzept Ziel



- alltagstaugliche Radwegeinfrastruktur schaffen
- Kommunen untereinander sowie mit Kommunen in benachbarten Kreise verbinden
- Verknüpfungsmöglichkeit mit für den Radverkehr relevante publikumsintensive Bereiche und dem ÖPNV
- zügig befahrbare Pendlerrouen – analog Pendlerverflechtungen
- Überprüfung des Radverkehrsnetzes NRW

Beteiligung Kommunen

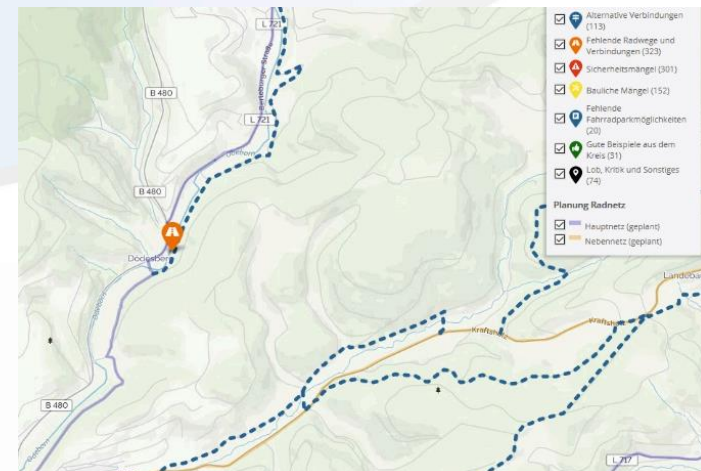
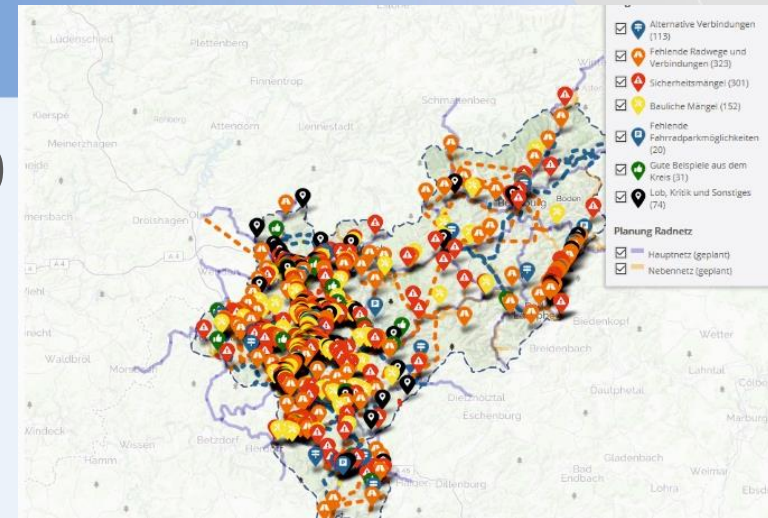
- Zielsetzung und Handlungsbedarf zum Alltagsradverkehr in den einzelnen Kommunen vorab erfragt
- Abstimmung des Untersuchungsnetzes mit den Kommunen
- Netzentwicklung – Verbindung von Zentren und Kommunen unter Berücksichtigung der Pendler innerhalb/außerhalb des Kreises



Bürgerbeteiligung

- Laufzeit: 15. Mai – 21. Juni 2020
- 1.035 Ideen
- 423 Kommentare
- > 10.000 Likes / Dislikes
- Fast 5.000 Besucher*innen
- Ergebnisse an Kommunen weitergeleitet

20200624-0	Umfahrung Wilhelmshöhe	Erstellt am: 24.06.2020	0	✓	0	✗	0	🗨️
Die bestehende Umfahrung der Siegener Straße durch das Gewerbegebiet Wilhelmshöhe ist grundsätzlich ... mehr...								
20200624-0	Straße nicht für Radverkehr geeignet	Erstellt am: 24.06.2020	0	✓	0	✗	0	🗨️
Die Strasse von Oberheusingen nach Lindenberg ist es zu eng bzw. der Randstreifen ist nicht zum Fah... mehr...								
20200624-0	Für Alltagsverkehr nicht geeignet: Umlaufsperr	Erstellt am: 24.06.2020	0	✓	0	✗	0	🗨️
Hier wird kurz vor der Absperrung ein tiefes Splittbett an einigen Stellen zur Falle und man sinkt do... mehr...								
20200624-0	Fehlender Radweg	Erstellt am: 24.06.2020	0	✓	0	✗	0	🗨️
Das Teilstück Gartenhaus bis zum Fahrradweg vor der Kreuzung Einheitsstraße ist wegen der vielen LKW... mehr...								
20200624-0	Strecke mit Kopfsteinpflaster ungeeignet für Radverkehr	Erstellt am: 24.06.2020	0	✓	0	✗	0	🗨️
Oben auf dem Altenberg befindet sich auf der normalen PKW-Strecke ein nicht komplett einsehbarer sc... mehr...								
20200624-0	Kurzer Lückenschluss für Radverkehr	Erstellt am: 24.06.2020	0	✓	0	✗	0	🗨️
Hier ist ein vielleicht 40 m langer schmaler, nicht befestigter Trail, der, den Spuren nach, sehr ha... mehr...								
20200623-0	Umfahrung Müsener Straße	Erstellt am: 23.06.2020	0	✓	0	✗	0	🗨️
Die Müsener Straße ist befahrbar, wegen der PKW aber nicht angenehm. Die vorgeschlagene Umfahrung is... mehr...								
20200623-0	Gute Route zwischen Littfeld und Dahlbruch	Erstellt am: 23.06.2020	0	✓	0	✗	0	🗨️
Mein Mountainbike kommt von Littfeld, Anfahrtsstelle ist in Dahlbruch. Gibt keine Bäume, keine...								



Kernergebnisse Bürgerbeteiligung

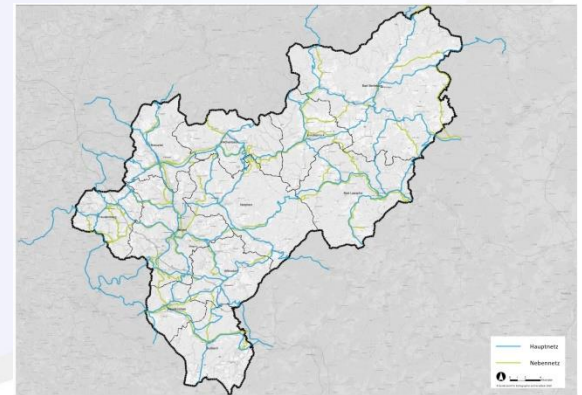
- Thema Radverkehr wurde sehr positiv aufgenommen – auch in der Presse
- Durchgehende Forderung nach Radwegeausbau
- Klassifizierte Straßen werden i. d. R. als gefährlich wahrgenommen
- Viele z. T. kontroverse Vorschläge für alternative Routen – Nebenstrecke oder Hauptstraße?
- Schwerpunkt Siegen, Netphen und Kreuztal
- Umgesetzte, gute Maßnahmen werden positiv aufgenommen

Hohe Erwartungshaltung – Umsetzung wird eingefordert!

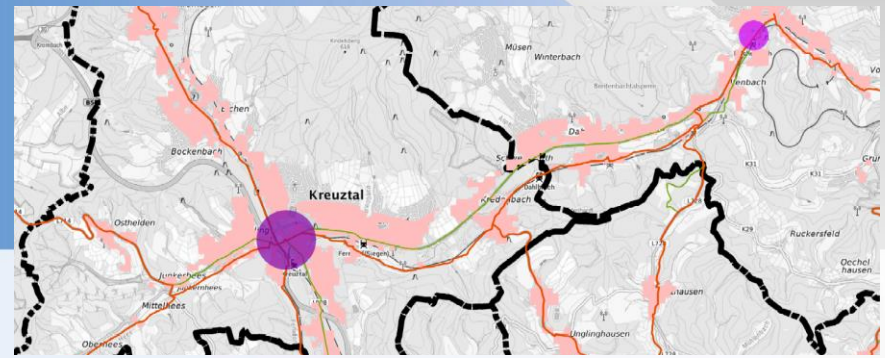
Netzkonzeption

Ziel: Städte und Gemeinden verbinden, Ortsteile anbinden

1. Wunschliniennetz (Luftlinien)
2. Umlegung auf Zielnetz (Kreisradwegenetz)
3. Hierarchisierung/Priorisierung des Netzes mit Standards
 - a. Radpendlerrouen
 - b. Hauptrouten
 - c. Nebenrouen
4. Überprüfung der Netzkonzeption
 - a. Anregungen Kommunen und Bürger*innen
 - b. Topographie und verkehrliche Verhältnisse (inkl. Befahrung)
 - c. Bestehende Planungen



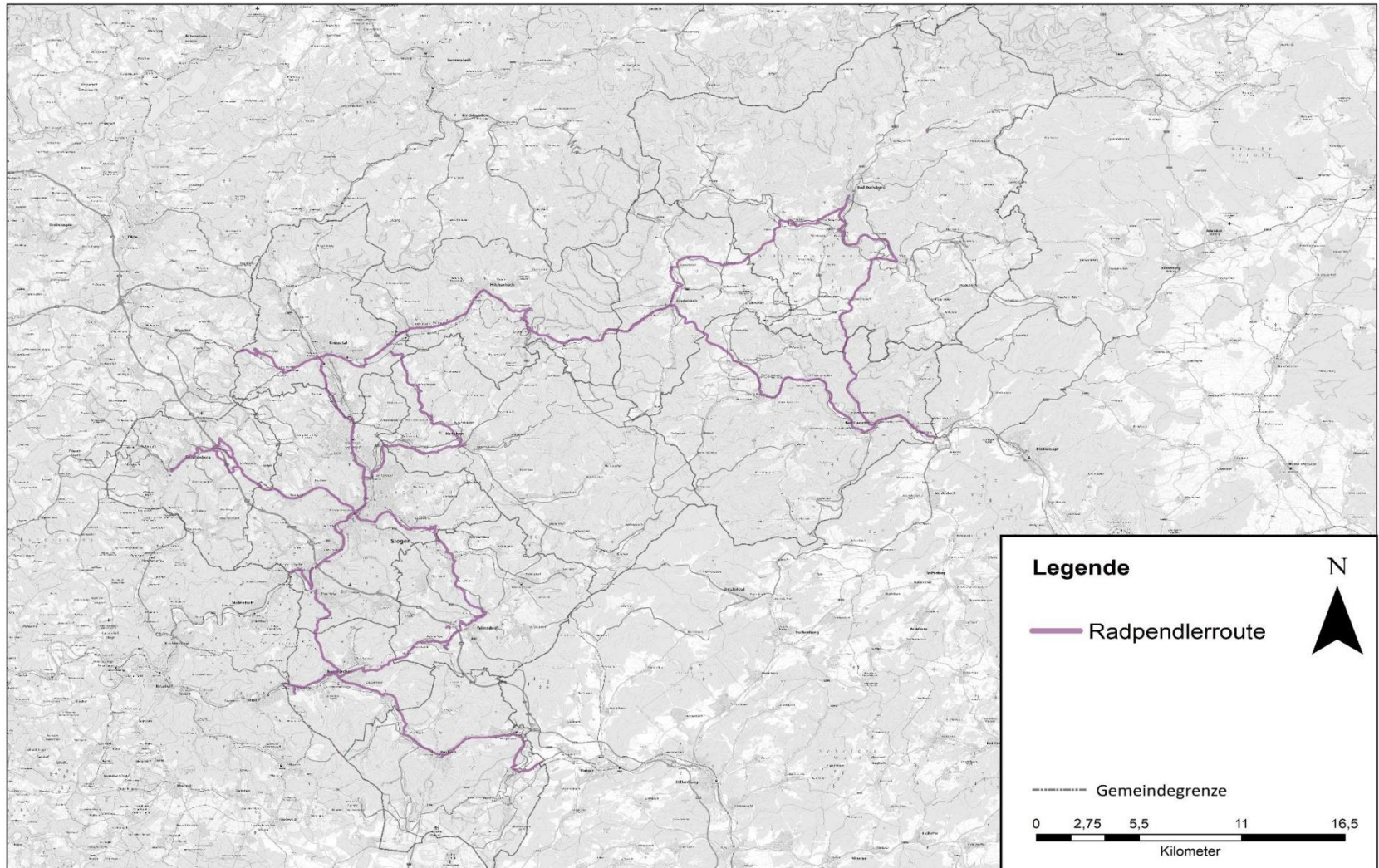
Potenzialanalyse – Radpendlererrouten



Methodik - Bewertung unterschiedlicher Kriterien

- 1. Stufe: Potenzial
 - Pendler zwischen Start- und Endkommune
 - Länge der Route
 - Einwohner im Radius von 500 m um die Route
- 2. Stufe: Topographie und bestehende Planungen
 - Höhenmeter (höherer Wert aus einer Fahrtrichtung)
 - Höhenmeter pro km
 - Bestehende Planungen, z. B. Velorouten

Karte – Netz + Radpendlererrouten



Bestandserhebung - Befahrung

- Analysiertes Netz fast 850 km!
- Befahrung
 - 2/3 mit dem Fahrrad
 - 1/3 mit dem Auto
 - ergänzt durch Kataster und Bildbefahrungen
- Befahrungen durch Kommunen begleitet
- Niveau der Radverkehrsinfrastruktur
sehr unterschiedlich – Siegen im Vergleich gut aufgestellt
- Analyseergebnisse wurden über eine Onlinekarte zur Verfügung gestellt („Handlungsnotwendigkeiten“)
- <https://planersocietaet.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=fd63237be21d49c0ad6849060bab55e0>



Maßnahmenempfehlungen

- 1.400 Abschnitte mit Maßnahmen – differenziert nach Hierarchien
- Führungsformen: Auf welchem Weg fährt der Radverkehr?
- Oberflächen: Welche Qualität hat die Oberfläche der (Rad)Wege und Straßen?
- Weitere Maßnahmen: Welche weiteren Elemente braucht es? (z. B. Querungen/Knotenpunkte, Beleuchtung, Markierung)



Baulastträger – Strecken - Maßnahmen

Baulastträger		Strecken	
Siegen			
Kommunale Straßen	50,4 km	Radpendlerroutes	37,4 km
Kreisstraßen	11,5 km	Hauptnetz	26 km
Landesstraßen	43,2 km	Nebennetz	44,6 km
Bundesstraßen	2,8 km	Gesamt	108 km

Maßnahmen		Kilometerangaben
Siegen		
Ausbau einer Radverkehrsanlage		10,7 km
Neubau einer Radverkehrsanlage		26,2 km
Markierungslösung (Radfahr- oder Schutzstreifen, Mehrzweckstreifen (außerorts))		20,7 km
Fahrradstraße optimieren/einrichten		15,3 km
Oberflächensanierung		6,4 km
Asphaltieren		31,6 km

Umsetzungsperspektiven

Stufe I

- Radpendlerrouen - Strecken mit dem höchsten Radfahrpotenzial
 - Netzlücken

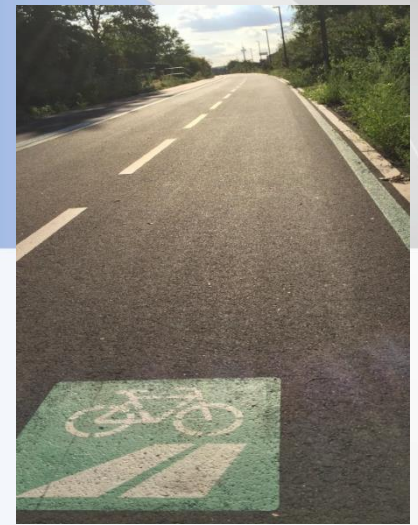
Stufe II

- Hauptverbindungen zwischen Kommunen
 - regionale Verknüpfungen
- Verbindungen zwischen Kommunen
 - weitere Verknüpfungen



Parallel:
schnell
umsetzbare
Maßnahmen
&
laufende
Maßnahmen

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung



- Potenzialanalyse Kreuztal-Littfeld über Siegen bis Betzdorf in Auftrag gegeben (44,6 km)
- Achse: hohe Besiedlungsdichte, radverkehrsfreundliche Entfernungen, in weiten Teilen gute topografische Voraussetzungen
- Potenzial auf Abschnitt Kreuztal-Bahnhof bis Siegen-Niederschelden - (ca. 14 km)
- Auftrag Machbarkeitsstudie vergeben, Firma VIA Köln und Planersocietät aus Dortmund
- Einbindung Kommunen Siegen, Kreuztal sowie den Landesbetrieb Straßen NRW und weiteren Akteuren (Bürger, ADFC, Umwelt- u. Naturschutz)

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung



Qualitätsanforderungen/Standards

- Direkte, umwegfreie Linienführung
- Möglichst wenig Beeinträchtigung durch bzw. an Knotenpunkten mit Kfz-Verkehr
- Hohe Belagsqualität (Asphalt oder Beton)
- Freihalten von Einbauten
- Steigungen vermeiden bzw. Steigungen max. 6 %, wenn frei trassierbar
- Getrennter Rad-und Fußverkehr
- hohes Verkehrsaufkommen > 2.000 Radfahrende/ Tag abwickeln
- hohe Reisegeschwindigkeiten von 20 km/h ermöglichen
- Zeitverluste durch Anhalten und Warten minimieren
- Fahrbahnbreite bei Zweirichtungsradwegen: > 4,00 m
- Fahrbahnbreite bei Einrichtungsradwege: > 3,00 m

Förderung



Radschnellverbindungen des Landes

eigenständige regionale Verkehrsbedeutung

- mit regionaler Verbindungsfunktion: 100% Finanzierung durch das Land

kommunale Radschnellverbindungen

- Führung, Bündelung und Beschleunigung des intrakommunalen Radverkehrs
- Förderung nach FöRi-Nah: 80% + ggf. 5% Zuschlag

Foto: pixabay.com

Ausblick



- Herausforderung: 850 km Gesamtnetz, zahlreiche Netzlücken – gleichzeitige Umsetzung illusorisch
- Netzlücken und Strecken mit hohem Potenzial werden priorisiert (eine Verbindung von Kommune zu Kommune)
- Parallelität von Umsetzungen/Planungen, insbesondere auf kommunaler Ebene
- Abstimmung mit den jeweiligen Nachbarkommunen, Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW
- Einbindung bei der Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung

Foto: Hans Braxmeier, pixabay.com

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Kreis Siegen-Wittgenstein:

Sabine Schmidt

Stabsstelle Wirtschaftsförderung, Klimaschutz und Mobilität

Kreis Siegen-Wittgenstein

Tel.: 0271 – 333 – 1166

sa.schmidt@siegen-wittgenstein.de

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Stabsstelle Klimaschutz
Bearbeitet von: Lars Ole Daub

Siegen, 02.08.2021

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Ausschuss für Umwelt, Klima und Energie	24.08.2021
Bauausschuss	25.08.2021
Verkehrsausschuss	31.08.2021
Rat	22.09.2021

Kurzbezeichnung:

Jährliche Beschlusskontrolle: Umsetzung der Klimabeschlüsse des Rates

Beschlussvorschlag:

Die Gremien nehmen die Berichterstattung zur Beschlusskontrolle zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

Der Rat der Stadt Siegen hat in seiner Sitzung am 25.09.2019 weitreichende Beschlüsse zum Klimaschutz getroffen und darüber hinaus entschieden, dass regelmäßig umfassend in den Sitzungen des Ausschuss für Umwelt, Klima und Energie sowie jährlich im Rat über Fortschritte und Schwierigkeiten zu informieren ist. In der folgenden Anlage ist eine Übersicht zur Beschlusskontrolle für die Umsetzung der Klimabeschlüsse in tabellarischer Form beigelegt.

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 <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	Veränderungen CO₂-Emissionen <input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	Bestehen alternative Handlungsoptionen? <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz <div style="height: 60px;"></div>			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) <div style="height: 100px;"></div>			

im Auftrag

gez.

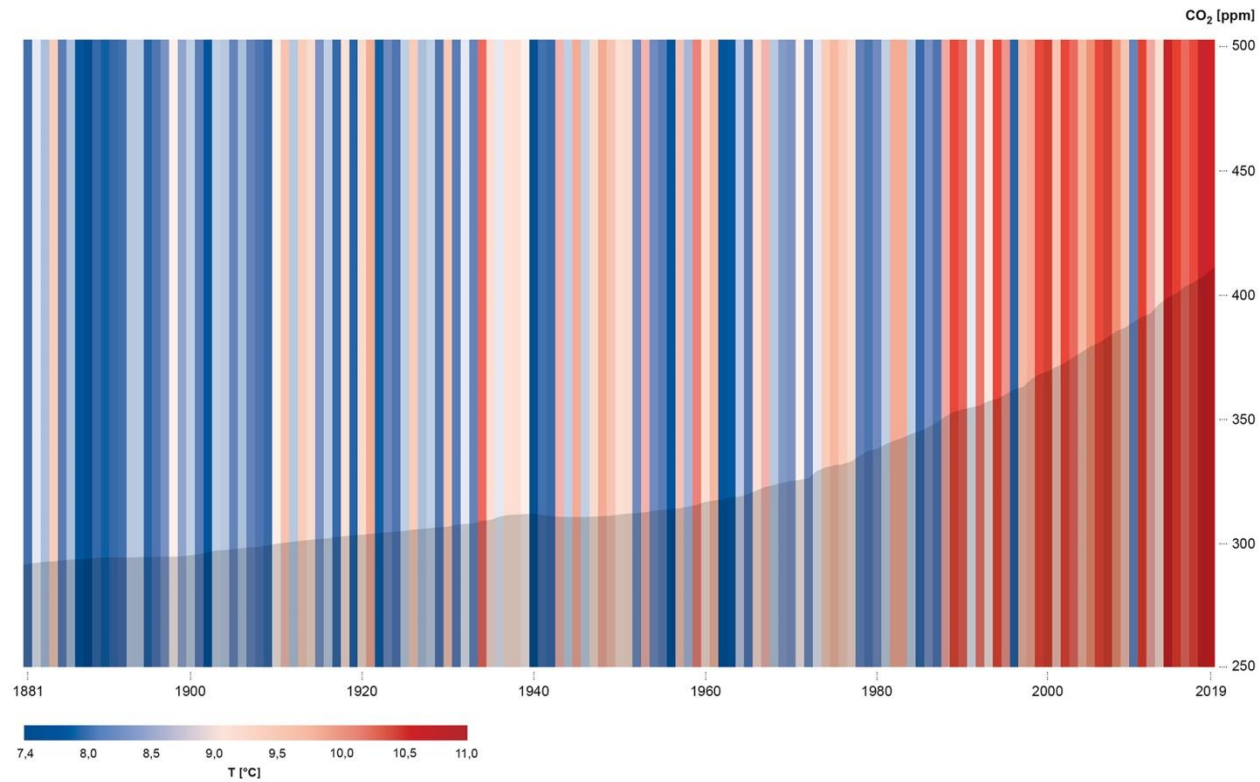
Andre Schmidt
Dezernent

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

Umsetzung der Klimabeschlüsse des Rates

Stand: 06.08.2021

Warming Stripes NRW – Barcode des Klimawandels



Beschlussinhalt	Datum	Federführung	Mitwirkung	Bearbeitungsstand
<p>Ausbau erneuerbarer Energien: Zur Konkretisierung des Antrags zum Haushalt der Stadt Siegen 2018 soll die Energieversorgung mit Photovoltaikanlagen weiter vorangebracht werden. Hier sind entsprechende Anlagen, zum Beispiel an der Gesamtschule Geisweid, gut vorstellbar. Darüber hinaus können mit den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln weitere Anlagen installiert werden. Hierzu werden zeitnah Vorschläge, noch im 1. Quartal 2019, erwartet.</p> <p>Im Haushalt werden für neue rentable Photovoltaikanlagen auf städtischen Gebäuden 400.000 Euro zur Verfügung gestellt. Grundsätzlich soll die Verwaltung zukünftig bei jeder städtischen Sanierung im Dachbereich prüfen, ob die Installation einer Photovoltaikanlage rentabel ist.</p>	30.01.2019	4/4-3	Stabsstelle Klimaschutz	<p><i>Der Ausbau erneuerbarer Energien war bereits Gegenstand der Diskussion in mehreren Sitzungen des interfraktionellen Arbeitskreises Klimaschutz. Von der Verwaltung wurde deutlich gemacht, dass die PV-Eignungsprüfung regelmäßig von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Technischen Gebäudewirtschaft (TGW) bei baulichen Veränderungen eines Daches durchgeführt wird.</i></p> <p><i>Die Verwaltung wurde vom Umweltausschuss in seiner Sitzung am 28.11.2019 beauftragt zu prüfen, in welchen städtischen Objekten mit hohem Energieverbrauch eine Nutzung der Solarenergie möglich ist. Dies sollte durch einen externen Fachingenieur erfolgen. Mittlerweile wurde eine Stelle für eine Elektrofachkraft ausgeschrieben, sodass die Prüfung in Kürze selbst durchgeführt werden kann. Die Standortbegutachtungen erfolgen fortlaufend, sind jedoch zeitaufwendig. Der Begriff der Wirtschaftlichkeit für PV-Anlagen wurde zwischenzeitlich als politische Vorgabe definiert, da erst mit dieser Klarstellung die erwünschte Amortisationszeit der Investitionen für eine PV-Anlage auf einem städtischen Gebäude beurteilt werden konnte. Aus Gründen der zukünftig benötigten Kompensation von CO₂-Emissionen, ist die Wirtschaftlichkeit jedoch nicht das einzige Kriterium bei der Dimensionierung neuer Anlagen.</i></p> <p><i>Die Stadt Siegen hat in 2019 den Kauf von 2 bestehenden - von einem Investor in 2011 errichteten Solaranlagen (24,79 kWp) auf den Schulgebäuden Pestalozzischule und Achenbacher Schule in Höhe von 46.000 Euro (Einspeisevergütung 2019 = 8.184 Euro) beschlossen. Der Besitzübergang erfolgte am 01.07.2020. Darüber hinaus war im Gespräch die Bürgersolaranlage am Fürst-Johann-Moritz-Gymnasium in städtischen Besitz zu überführen. Hierzu erfolgte eine Prüfung, zu welchen Konditionen dies möglich ist. Auf Grund der Umrüstkosten, um die ausgeführte Anlage auf Eigenverbrauch umzustellen und wegen Betriebsrisiken auf Grund des Anlagenalters (Anlagenzustand) hat die Stadt von einem Kauf abgesehen. Gespräche mit einer Bürgerenergiegenossenschaft die Anlage durch eine Neuanlage zu ersetzen, waren nicht erfolgreich, auch weil eine in der Betriebszeit anstehende Dachsanierung einige Herausforderungen mit sich bringt.</i></p> <p><i>Von der Verwaltung wurden zwischenzeitlich zahlreiche weitere klimarelevante Projekte erarbeitet, die zeitnah umgesetzt werden könnten. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Projekte aus den Bereichen Gebäudewirtschaft und Mobilität. Der Arbeitskreis Klimaschutz hat sich dafür ausgesprochen, zur Finanzierung dieser Maßnahmen auch auf die in 2019 bereitgestellten Klimaschutzmittel zurückzugreifen.</i></p> <p><i>Der Bauausschuss hat in seiner Sitzung am 18.08.2020 folgende Verwendung der bereitgestellten Mittel beschlossen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Errichtung von 50 Mikro-PV-Anlagen auf städtischen Gebäuden; <u>Kosten:</u> ca. 95.000 Euro - Errichtung von 3 PV-Anlagen mit bis zu 10 kW-Leistung auf folgenden Gebäuden: <p><i>Gymnasium Auf der Morgenröthe, Niederschelden</i></p>

				<p>Gesamtschule Siegen, Kolpingstraße Gesamtschule Siegen, Giersbergstraße <u>Kosten:</u> ca. 60.000 Euro</p> <p>Es wurde die Errichtung von zwei PV-Anlagen für das Gymnasium an der Morgenröthe (GAM) und die Bertha-von-Suttner-Schule mit je 30kWp ausgeschrieben, eine Angebotsauswertung ist erfolgt. Eine weitere Anlage mit 18kWp auf der Jung-Stilling-Schule befindet sich bereits in Planung und soll demnächst errichtet werden.</p> <p>Errichtung von solarthermischen Anlagen auf folgenden städtischen Gebäuden zur Unterstützung des Betriebs von Dusch- und WC-Anlagen: - Leimbachstadion (Installation bereits vorbereitet, Heizung getauscht und um Pufferspeicher ergänzt, Vollzug mit Dachsanierung) - Hofbachstadion - Sportplatz Trupbach - Freibad / Sportplatz Kaan-Marienborn <u>Kosten:</u> ca. 130.000 Euro</p> <p><u>Veranschlagung im Haushaltsplan:</u> Produkt: 01.13.02 – Herstellung, Unterhaltung und Abriss von Gebäuden und baulichen Anlagen Konto: Investition V011302100 „Photovoltaikanlagen auf städt. Gebäuden“</p>
<p>Ausbau Radwegenetz Viele (insbesondere dörfliche) Siegener Ortsteile sind untereinander nur über die Landstraßen oder zum Teil über unbefestigte Waldwege zu erreichen. Damit Fahrradfahren attraktiv, sicher und als ernsthafte Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen wird, bedarf es eines systematischen Ausbaus dieser Verbindungen in den nächsten Jahren. Für eine Auftragserweiterung des Mobilitätskonzeptes zur Planung von neuen Radwegen zwischen den Siegener Ortsteilen im Rahmen des gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes werden im Haushalt 30.000 Euro eingestellt. Hierbei soll auch geprüft werden, ob für den Ausbau Fördermittel genutzt werden können.</p>	30.01.2019	4/1		<p>Eine Auftragserweiterung des Mobilitätskonzeptes zur Planung von neuen Radwegen zwischen den Siegener Ortsteilen im Rahmen des gesamt-städtischen Mobilitätskonzeptes konnte entfallen, da im gesamtstädtischen Konzept die Leistung miterbracht werden konnte. Die Mittel wurden für weitere Radverkehrsprojekte verwendet (Sachstandsbericht Vorlage 2844/2020).</p> <p>Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität ist abgeschlossen, zahlreiche Maßnahmenvorschläge wurden seitens des beauftragten Ingenieurbüros erarbeitet. Betrachtet wurden darin auch die Verbindungen der Siegener Stadtteile untereinander und die Anbindung an die Hauptachse. Diese sind nun in Verbindung mit dem kreisweiten Radverkehrskonzept des Kreises Siegen-Wittgenstein zu sichten. Eine entsprechende Vorlage wird zeitnah eingebracht.</p>
<p>Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung Die Stadt Siegen soll mit Hilfe eines Programms zur Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung das Siegener Stadtklima verbessern und dabei zeitgleich neue Lebensräume für Tiere schaffen. Dafür werden 20.000 Euro jährlich bereitgestellt,</p>	30.01.2019	4/7 (priv. Dächer);	4/6	<p>Das vom Rat beschlossene Programm zur Dach- und Fassadenbegrünung wird von der Abteilung 4/7 für den privaten Bereich umgesetzt. Bisher wurden 27 Förderbescheide für private Dachbegrünungen erteilt, davon wurden bei 16 Anträgen die Fördermittel bereits ausgezahlt (Stand Juli 2021). Zwei weitere Anträge befinden sich in Bearbeitung. Veranschlagung im Haushaltsplan 2020 mit 10.000 Euro: Produkt 14010100 / Sachkonto: 5318000</p>

<p>wovon 10.000 Euro für eigene städtische Projekte genutzt werden sollen (beispielsweise zur Begrünung der Parkhäuser in der Heeser Straße und Hinterstraße) und 10.000 Euro für Projekte von Bürger/innen und Vereinen zur Verfügung stehen sollen.</p> <p>Diese sollen einen Zuschuss von 50 Prozent der als förderungsfähig anerkannten Kosten, höchstens jedoch 40 Euro pro Quadratmeter gestalteter Dach- und Fassadenfläche erhalten können.</p>		4/4-1 (städt. Gebäude)		<p><i>Ergänzend bietet die Stadt Siegen in Zusammenarbeit mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein im Jahr 2021 eine Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung im Rahmen des Klimaresilienzprogramms NRW an. Dafür sind ebenfalls zahlreiche Anträge eingegangen. Die Förderbedingungen beider Programme unterscheiden sich, sodass sie sich gegenseitig ergänzen.</i></p> <p><i>Auf dem neuen Anbau der Jung-Stilling-Schule wird eine Dachbegrünung erfolgen, welche durch weitere Klimaschutzmittel mitfinanziert wird.</i></p> <p><i>Veranschlagung in Haushaltsplan 2021 mit 10.000 Euro: Produkt 01.13.02, Investitionskonto A011302100 „Dach- und Fassadenbegrünung“ bzw. Produkt: 14.01.01 / Investition I140101001 Klimaschutzmaßnahmen, Ansatz: 200.000 Euro</i></p>
<p>Umsetzung des städtischen Klimaschutzkonzepts und des Insektenschutzkonzepts</p> <p>Die in 2018 verabschiedeten Konzepte zum Klimaschutz und zum Insektenschutz zeigen Möglichkeiten zur Verbesserung von Ökologie und Klima durch und in der Stadt Siegen auf.</p> <p>Damit konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Konzepte eingeleitet werden, sollen 2019 und 2020 je 50.000 Euro bereitgestellt werden.</p>	30.01.2019	4/7	4/6 Insekten- schutzkonzept	<p>Insektenschutzkonzept</p> <p><i>Als Teil des städtischen Insektenschutzkonzeptes wurde im Frühjahr 2019 die Aktion „Siegener Blütenzauber“ ins Leben gerufen. Im Rahmen der Aktion wurden von der Abteilung 4/6 zahlreiche Blühflächen auf städtischen Grundstücken durch Einsaat oder Staudenbepflanzungen im Innenbereich angelegt.</i></p> <p><i>Weiterhin wurde von der Abteilung 4/7 in den Jahren 2019/2020/2021 an ca. 6.700 private Interessenten Saatgut zur Anlage von Blühflächen abgegeben.</i></p> <p><i>Aufgrund der Resonanz wird die Aktion im Spätsommer 2021 fortgesetzt. Ergänzend wurde im Jahr 2020 ein Naturgartenwettbewerb für private Gartenbesitzer durchgeführt.</i></p> <p><u><i>Veranschlagung im Haushaltsplan 2020:</i></u> <i>Produkt 14010100 / Sachkonto: 5281000 mit 25.000 Euro</i></p> <p>Klimaschutzkonzept</p> <p><i>Es handelt sich bei dem 2018 fortgeschriebenen Zielkonzept für Klimaschutz und Klimawandelanpassung um ein Paket mit vielfältigen Maßnahmenvorschlägen, welche auch in das Arbeitsprogramm der Stabsstelle Klimaschutz sowie weiterer Fachabteilungen einfließen.</i></p> <p><i>Es wird fortlaufend im AfUKE und AK Klimaschutz über die Maßnahmenumsetzung berichtet, sodass an dieser Stelle wegen des Umfangs auf eine Detailberichterstattung verzichtet werden soll.</i></p>
<p>Einführung einer „gelben Tonne“</p> <p>In der Stadt Siegen werden jedes Jahr eine große Anzahl von gelben Säcken verbraucht. Um einen Beitrag zu leisten, Plastikmüll zu reduzieren, soll die Verwaltung prüfen, ob eine gelbe Tonne anstelle der gelben Säcke in Siegen verwendet werden kann.</p>	30.01.2019	2/2-3		<p><i>Das Thema „Einführung einer gelben Tonne in Siegen“ wurde am 02.05.2019 im Arbeitskreis Abfallwirtschaft besprochen. Im AfULE am 05.02.2020 wurden folgende Ausführungen gemacht:</i></p> <p><i>Für den Zeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2022 wurde durch die Systembetreiber eine Ausschreibung für das Stadtgebiet durchgeführt. Bis zum Ende dieses Zeitraumes ist ein Umstieg auf die gelbe Tonne nicht möglich. Da eine flächendeckende Umstellung von Gelber-Sack-Sammlung auf eine gelbe Tonne insbesondere im Hinblick auf die räumliche Problematik im innerstädtischen Bereich schwierig ist, soll geprüft werden, ob und ggf. welche einzelne Teile</i></p>

				<p>des Stadtgebietes auf gelbe Tonnen umgestellt werden können.</p> <p>Die Ergebnisse wurden zunächst im AK Abfallwirtschaft am 10.11.2020 besprochen.</p> <p>Um eine fristgerechte (ein Jahr vor dem beabsichtigten Wechsel) Rahmenvorgabe zum 01.01.2023 an die Systeme aussprechen zu können, musste eine politische Entscheidung bis spätestens Ende des 3. Quartals 2021 vorliegen. Mit Ratsbeschluss vom 14.04.2021 wurde die Einführung der gelben Tonne zum 01.01.2023 beschlossen. Von der flächendeckenden Umstellung wird ein fest definierter Bereich der Innenstadt ausgenommen.</p>
<p>Fahrradabstellplätze an Bahnhaltepunkten Niederschelden-Nord, Siegen, Weidenau und Geisweid</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept zur Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen/Bahnhaltepunkten Siegen, Weidenau, Geisweid und Niederschelden-Nord zu erarbeiten und im Programm „Bike+Ride-Offensive“, ein Kooperationsprojekt des Bundesumweltministeriums und der Deutschen Bahn (DB), zur Förderung anzumelden.</p>	06.03.2019	4/1		<p>Am 02.05.2019 hat sich die Verwaltung bei der DB mit 5 Haltepunkten - Niederschelden-Nord, Eiserfeld, Siegen, Weidenau und Geisweid - eingeschrieben. Am 04.06.2019 kam die Bestätigung der Bahn, dass die Stadt Siegen in das Programm aufgenommen wurde. Am 27.06.2019 hat die DB mitgeteilt, dass sie einen Vor-Ort-Termin abstimmen möchten, da die Haltepunkte für eine virtuelle-Online-Ortsbegehung zu groß sind – dies aber noch Zeit in Anspruch nehmen würde. Aufgrund mehrerer Nachfragen städtischerseits kam es zu einem Termin am 28.01.2020 - der aber dann am 06.01.2020 von der DB auf den 26.03.2020 verschoben wurde. Aller Voraussicht nach findet dieser nun am 05.03.2020 statt. Nach diesem Ortstermin und der Erstellung der Förderantragsunterlagen durch die DB, was als Ablauf so vorgegeben ist, wird die Verwaltung den Förderantrag stellen.</p> <p>Je nach Flächenverfügbarkeit für die angebotenen Doppelstockparker können bis zu 24 Stellplätze in einer Sammel-schließanlage oder unter einer Überdachung (Platzbedarf je 7,5 x 3 m) geschaffen werden. Die Verwaltung erhofft sich ein Ergebnis zur Flächenverfügbarkeit am Vor-Ort-Termin am 05.03.2020.</p> <p>Mittel können erst mit Stellung des Zuschussantrages, der Aussagen über die Anzahl und Art der Abstellanlagen mit den einhergehenden Kosten enthält, beantragt werden. Da eine Förderquote zwischen 80 - 90% möglich ist, könnten auch erste Haltepunkte je nach Standard aus Sammelhaushaltsstellen - so genannten „Bordmitteln“ - bezahlt werden, falls dies in 2020 noch erforderlich wird.</p> <p>Die nach gemeinsamer Besichtigung der Örtlichkeiten beantragten Flächen wurden zwischenzeitlich geprüft und am 20.07.2020 – bis auf den Standort am Eiserfelder Bahnhof aufgrund bevorstehender langwieriger Renovierungsarbeiten der DB – von der DB Imm. bewilligt.</p> <p>Der Zuschussantrag wurde gestellt.</p> <p>Der Zuwendungsbescheid ist uns am 17.11.2020 zugegangen. Die Förderquote beträgt 90%. Bis Oktober 2021 werden ein paar wenige Reihenbügel auf einer schon fertigen Fläche am Haltepunkt Niederschelden-Nord aufgestellt, um noch einen zeitnahen Beginn beim Fördergeber anzuzeigen damit die Mittel nicht verfallen. Bis Ende 2021 sollen die Ausschreibung und die Vergabe der restlichen Tiefbauarbeiten (Fundamentarbeiten, Stromanschluss,...) erfolgen. Anfang 2022 werden die Tiefbauarbeiten ausgeführt. Anschließend werden die unterschiedlichen Radabstellanlagen vom Hersteller geliefert und an den 4 Haltepunkten aufgestellt.</p>

<p>Nahwärmeinsel auf dem Bismarckplatz Im Zuge des Neubaus des Hallenbads in Siegen-Weidenau soll die Verwaltung prüfen, ob eine Nahwärmeinsel möglich ist, die eine zentrale Wärmeerzeugung für das Hallenbad, die Lindenschule des Kreises und für die Bismarckhalle ermöglicht. Vorbild dafür ist z. B. das in der Stadt Hilchenbach errichtete Nahwärmenetz auf dem „Schulhügel“, das nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch ein Erfolg ist.</p>	06.03.2019	4/4	SVB	<p>Die Prüfung, ob sich eine Nahwärmeinsel hier wirtschaftlich verwirklichen lässt, erfolgt im Rahmen der Gesamtplanungen. Es erfolgt eine Abfrage von Verbräuchen eines Anschlussobjektes im Besitz der Kreisverwaltung. Eine dezidierte Energieplanung kann erst nach der Konkretisierung des zukünftigen Energiebedarfs (je nach Planungsentscheidung) vorgenommen werden. Die SVB prüfen dann verschiedene Varianten einer Nahwärmeversorgung.</p>
<p>Aufforderung von Bundes- und Landesregierung: Die Universitätsstadt fordert von der Bundesregierung und den Landesregierungen, ihre Anstrengungen in allen Sektoren deutlich stärker am Klimaschutz zu orientieren, um ihrer globalen Verantwortung gerecht zu werden; Die Stadt Siegen fordert von der Bundesregierung die Einführung eines Klimaschutzgesetzes, dessen Maßnahmen an den Forderungen des Pariser Abkommens ausgerichtet sind. Das Gesetz hat sicherzustellen, dass die bereits vereinbarten Reduktionsziele eingehalten werden und das Ziel der Klimaneutralität in Deutschland schnellstmöglich erreicht wird. Die Städte und Gemeinden sind bei ihren Bemühungen zur Erreichung der Klimaneutralität mit Mitteln des Bundes finanziell zu unterstützen.</p>	25.09.2019	Stabsstelle Klimaschutz		<p>Bisher wurde keine Aufforderung an die Bundes- und Landesregierung versendet, da die aktuellen Rahmenbedingungen sich durch das zukünftige EEG (2021), GEG (Ende2020) und den Green Deal ändern sollten. Die Ergebnisse sollten wie im Rat und den Fachausschüssen rückgemeldet zunächst abgewartet werden.</p> <p>Am 17. Dezember 2019 wurde das neue Bundes-Klimaschutzgesetz verkündet. Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat im April 2021 mehrere Klagen verschiedener Klimaschutzorganisationen für begründet und das 1,5 Grad-Ziel des Pariser Klima-Abkommens mit seinem Urteil für verfassungsrechtlich verbindlich erklärt und, dass hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 fehlen. Am 12. Mai 2021 verabschiedete das Bundeskabinett die Novelle des Klimaschutzgesetzes. Darin wird unter anderem ein verbindlicher Pfad zur Klimaneutralität beschrieben, die statt 2050 bereits im Jahr 2045 erreicht werden soll. Das Zwischenziel für 2030 wird von derzeit 55 auf 65 Prozent Treibhausgasminderung gegenüber 1990 erhöht, und für 2040 gilt ein neues Zwischenziel von 88 Prozent Minderung. Zusätzlich zum Beschluss des neuen Klimaschutzgesetzes kündigte die Bundesregierung ein Sofortprogramm an, das die Umsetzung der neuen Klimaschutzziele für die verschiedenen Sektoren unterstützen soll – mit einer zusätzlichen Förderung von bis zu acht Milliarden Euro sowie mit zusätzlichen Vorgaben. Unter anderem sollen die Energiestandards für Neubauten gestärkt werden.</p> <p>Das Land NRW hat im Jahr 2013 als erstes Bundesland ein eigenes Klimaschutzgesetz verabschiedet. Dieses Gesetz formuliert Klimaschutzziele für Nordrhein-Westfalen und schafft einen rechtlichen Rahmen für die Umsetzung und Überprüfung von Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen. Ziel des Gesetzes ist es, die negativen Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen und die nationalen und internationalen Anstrengungen beim Klimaschutz zu unterstützen. Wegen zu geringer und zu unverbindlichen Zielstellungen lehnten die anerkannten Verbände gemeinsamen Stellungnahmen den Gesetzentwurf der Landesregierung zur Novellierung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen ab und forderten deutliche Nachbesserungen. Auch das parallel vorgelegte Klimaanpassungsgesetz wurde deren Anforderungen nicht gerecht. Die DUH unterstützt eine Beschwerde beim Bundesverfassungsgericht gegen das neue NRW-Klimagesetz, wegen unzureichender Zielpfade ab 2030 und insgesamt unzureichender Maßnahmen.</p> <p>Es ist also festzustellen, dass durch politische Entwicklungen (bspw. Anpassung</p>

				<p>Bundesklimaschutzgesetz, Sofortprogramm) deutlich ambitioniertere Ziele angestrebt werden.</p> <p>Die gesetzlichen Rahmenbedingungen weisen auch laut des kürzlich erschienenen Weltklimareport des IPCC, in dem Wissenschaft und Forschung die weltweiten Regierungen zum Handeln drängen, dennoch deutlich ambitionierter Zielsetzungen und weiterführende Unterstützungen für Kommunen, Unternehmen und Bürgerinnen und Bürger auf.</p> <p>Im Rahmen der Beteiligung durch kommunale Spitzenverbände (Städtetag, Städte- und Gemeindebund) hat die Stadt Siegen Stellungnahmen zu Klimaschutz- und Klimaanpassungsgesetz NRW sowie Nachhaltigkeitsstrategie NRW abgegeben.</p> <p>Die Stadt Siegen ist Mitglied im Klima-Bündnis, welches im Namen der Mitgliedskommunen Positionspapiere, Resolutionen und Erklärungen zu verschiedenen Themen verabschiedet. https://www.klimabuendnis.org/de/aktivitaeten/interessenvertretung.html</p>
Beteiligung städtischer Gesellschaften: Die Universitätsstadt Siegen fordert auch die städtischen Beteiligungen (SVB, ESI, KEG) dazu auf, sich verstärkt mit ihren Möglichkeiten im Klimaschutz auseinanderzusetzen und dem Rat dazu jährlich zu berichten;	25.09.2019	Stabsstelle Klimaschutz	SVB, ESI, KEG	<p>Vertreter von SVB, ESI und KEG nehmen regelmäßig an Sitzungen der internen Arbeitsgruppe AG EKK teil. Die ESI wie auch die SVB sowie die KEG wurden im März gebeten, eine Auflistung der energie- und klimaschutzrelevanten Maßnahmen zu erstellen, um diese im AG EKK und im AK Klimaschutz vorstellen zu können. Eine Aufstellung der SVB vom April 2020 lag vor. Vergleichbare Aufstellungen von ESI und KEG wurden am 10.11.2020 angefragt.</p> <p>Im Juni 2021 erfolgte eine erneute Abfrage, wobei alle drei Akteure über ihre Projekte berichteten. Die Ergebnisse wurden im Zusammenhang mit einer Ratsanfrage vorgelegt.</p>
Information der Öffentlichkeit: Die globale Erderwärmung ist eine existenzbedrohende Krise. Die Verwaltung der Stadt Siegen wird daher alle Einwohnerinnen und Einwohner über die Bedrohung durch die Klimakrise informieren.	25.09.2019	Stabsstelle Klimaschutz	M+Ö	<p>Am 28.10.2019 fand im Anschluss an eine AfULE-Sitzung ein Vortrag zum Thema „Klimawandel“ mit Herrn Dr. Engelhard als Referenten im Sitzungssaal statt. Informationsarbeit findet seit langem über Vorträge und Informationsmaterialien der Abteilung Umwelt und des Energievereins Siegen-Wittgenstein statt. Die Unterstützung von Initiativen ist Bestandteil des Aufgabengebietes Klimaschutz.</p> <p>Eine weitere Intensivierung kann mit verstärktem Personaleinsatz in der Verwaltung sowie in Verbindung mit Kooperationspartnern erreicht werden.</p> <p>Aufgrund der aktuellen Einschränkungen durch die Corona-Pandemie musste im 1. Halbjahr 2020 die Mehrzahl der vom Energieverein Siegen-Wittgenstein vorgesehenen Veranstaltungen zum Klimaschutz ausfallen.</p> <p>2021 sind zahlreiche Veranstaltungen online durchgeführt wurden. Präsenzveranstaltungen mussten aufgrund der der allg. Gesundheitslage alle abgesagt werden.</p> <p>Seit September 2020 wurden Inhalte und Konzeption der städtischen Webseite zu „Energie und Klimaschutz“ überarbeitet. Seit Februar 2021 ist die Webseite fertig, sodass es umfangreiche Informationsmöglichkeiten gibt. Mit der Einrichtung einer halben Stelle für Öffentlichkeitsarbeit innerhalb der Stabsstelle Klimaschutz, hat die Presseaktivität zugenommen. Es wird aktuell ein Social-Media-Konzept erarbeitet.</p>
Information des Rates und des AfULE: Die Stadt Siegen wird regelmäßig umfassend über den Klimawandel, seine Ursachen und Auswirkungen	25.09.2019	Stabsstelle Klima-		<p>Der Beschluss wird umgesetzt.</p> <p>In jeder AfULE-Sitzung erfolgt eine Berichterstattung über den aktuellen Sachstand bei der Umsetzung klimarelevanter Maßnahmen.</p>

sowie über die Maßnahmen, die gegen den Klimawandel ergriffen werden, informieren. Die Gremien und die Öffentlichkeit werden in jeder Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Landschaftspflege und Energie sowie jährlich im Rat über Fortschritte und Schwierigkeiten informiert.		schutz		Im AfUKE wird regelmäßig berichtet. Im November 2020 wurde im Rat eine Beschlusskontrolle klimarelevanter Beschlüsse durchgeführt, im September 2021 folgt eine erneute Berichterstattung.
Berücksichtigung von Klimaschutz bei allen Entscheidungen: Die Stadt Siegen wird die Auswirkungen auf das Klima bei allen ihren Entscheidungen berücksichtigen und alles in ihrer Macht stehende unternehmen, um die globale Erderwärmung auf 1,5°C zu begrenzen.	25.09.2019	Stabsstelle Klimaschutz		<i>Der Beschluss wird als Zielsetzung verstanden, aus dem kein spezifischer Handlungsbedarf ableitbar ist. Eine konkrete Umsetzung erfolgt insbesondere im Rahmen des ergänzenden Beschlusses hinsichtlich der Prüfung der Klimarelevanz in Sitzungsvorlagen.</i>
Konkretisierung des Klimaschutzkonzepts: Die Universitätsstadt Siegen konkretisiert die im Klimaschutzkonzept der Stadt Siegen aufgeführten Maßnahmen und setzt diese schnellstmöglich um, sowohl zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas wie zum Umgang mit zunehmenden Extremwetterereignissen;	25.09.2019	Stabsstelle Klimaschutz		<i>Im September 2019 wurde vom Bürgermeister eine aus Vertretern der städtischen Betriebe und der Verwaltung bestehende <u>Arbeitsgruppe „Energie, Klimaschutz und Klimaanpassung (AG EKK)“</u> eingerichtet worden. Aufgabe der Arbeitsgruppe ist insb. die Weiterentwicklung des bestehenden Zielkonzepts Klimaschutz und Klimaanpassung sowie die Vorbereitung und Umsetzung konkreter Klimaschutzmaßnahmen bei der Stadt Siegen. Die Arbeitsgruppe hat in bisher drei Sitzungen (September und Dezember 2019, Februar 2020) eine Zusammenstellung von 20 klimarelevanten Maßnahmen erarbeitet. Unter der Leitung von Stadtbaurat Henrik Schumann wurden die Umsetzungsoptionen beschrieben, bewertet und für den AK Klimaschutz vorbereitet (s.o.). Der mit politischen Vertretern der Fraktionen, der städtischen Betriebe und der Verwaltung besetzte <u>Arbeitskreis Klimaschutz</u> hat in drei Sitzungen (Dez. 2019/Jan. 2020/Juli 2020) die Umsetzung klimaschutzrelevanter Maßnahmen auf Grundlage der von der Verwaltung erarbeiteten Vorschläge diskutiert und bewertet. Unter Berücksichtigung des von den Arbeitsgruppen erarbeiteten Maßnahmenkataloges plant die Stabsstelle Klimaschutz die Fortschreibung des Zielkonzeptes Klimaschutz und Klimawandelanpassung in 2021 vorzunehmen. Dies ist auf Grund der hohen Arbeitsauslastung bisher noch nicht erfolgt.</i>
Prüfung der Klimarelevanz in Sitzungsvorlagen Die Universitätsstadt Siegen wird die Auswirkungen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit bei jeglichen davon betroffenen Entscheidungen berücksichtigen und wenn immer möglich jene Entscheidungen prioritär behandeln, welche den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen. Hierzu sind bei sämtlichen Vorlagen für politische Beschlussfassungen in	25.09.2019	Fachabteilungen	Stabsstelle Klimaschutz	<i>Für die beschlossene Darstellung klimaschutzrelevanter Auswirkungen in allen Sitzungsvorlagen wurde ein Verfahrensvorschlag erarbeitet, der vom Verwaltungsvorstand am 10.03.2020 beschlossen wurde. Die verwaltungswide Einführung erfolgte durch Rundschreiben des BM mit Datum vom 20.05.2020! Laufender Prozess - Die Stabsstelle Klimaschutz unterstützt die Fachabteilungen bei der Beurteilung der Klimarelevanz. Ein erneutes Rundschreiben (mit dem Ziel einer frühzeitigeren Berücksichtigung des</i>

Zusammenarbeit mit dem/der Klimabeauftragten die Auswirkungen auf den Klimaschutz darzulegen und im negativen Fall Alternativen aufzuzeigen.				Klimarelevanzprüfung im Planungsprozess) erfolgte im Juni 2021 .
Unterstützung der Resolution „Klimanotstand“: Die Universitätsstadt Siegen unterstützt die Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes (Climate Emergency): (Die Begriffe „Klimanotstand“ resp. „Climate Emergency“ sind symbolisch zu verstehen und sollen keine juristische Grundlage für die Ableitung von Notstandsmaßnahmen sein.)	25.09.2019	Stabsstelle Klimaschutz		Der Rat der Stadt Siegen hat von der Ausrufung des „Klimanotstandes“ abgesehen, sich gleichwohl aber für eine konsequente Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen ausgesprochen.
Schaffung von Strukturen im „Klimaschutz“: Die Stadt Siegen nimmt die Rolle des Klimaschutzes als eine ressortübergreifende Aufgabe wahr. Sie wird entsprechende Strukturen schaffen (ggfs. im Verbund mit umliegenden Städten und Gemeinden), und diese mit notwendigen Personal- und Sachmitteln ausstatten.	25.09.2019	Stabsstelle Klimaschutz		Beim Thema Klimaschutz ist die Stadt Siegen seit langem direkt und über den Energieverein Siegen-Wittgenstein im Austausch mit den umliegenden Kommunen. Verwaltungsinterne Arbeitskreise bestehen schon seit mehreren Jahren. Die Stabsstelle Klimaschutz steht zudem mit zahlreichen zivilgesellschaftlichen Akteuren im Kontakt. Auf Kreisebene findet ein regelmäßiger Informationsaustausch sowie projektbezogene Zusammenarbeit der Klimaschutzbeauftragten statt. Sachmittel für Projekte könnten vermehrt über Partnerschaften und Sponsoring eingeworben werden. Dies erfordert allerdings fachliche Personalressourcen für Anwerbung und Betreuung. Für die Einwerbung umfangreicher Fördermittel aus zahlreichen EU-, Bundes- und Landesförderprogrammen für Klimaschutz- und Klimaanpassungsvorhaben sollten zusätzliche Personalstellen geschaffen werden, welche in Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen die Antragsverfahren abwickeln und die sich dabei problemlos selbst refinanzieren würden.
Einführung eines City-Logistik-Systems in Siegen Der Rat der Universitätsstadt Siegen beauftragt die Verwaltung, die Bereitschaft der großen Paketzusteller für ein gemeinsames City-Logistik-System abzufragen und bei ausreichen großen Interesse einen Antrag im Rahmen des Bundesförderprogrammes für Städtisch Logistik zu stellen.	25.09.2019	1/2		Die persönliche Konsultation und die Ergebnisse aus verschiedenen kommunalen Fachkonferenzen 2020/2021 zum Themenfeld zeigen, dass der potentielle Aufbau eines City-Logistik-Systems in Siegen eine dezidiertere konzeptionelle Ausarbeitung benötigt, um ein prüfbares Interesse der Zusammenarbeit auf KEP- und Verteilerverkehrsebene zu erhalten. Grundsätzlich haben die großen Paketzusteller (u.a. DHL, Hermes, DPD, GLS, UPS) an der Weiterentwicklung eines City-Logistik-Systems Interesse, da die pandemiebedingten Verschiebungen zum Online-Commerce und die Fortschritte in der Digitalisierung auch nach der Corona-Pandemie zu einem Anstieg des städtischen Lieferverkehrs führen wird. Ob sich Potentiale eines gemeinsamen (partiellen quartiersbezogenen) Systems realisieren lassen könnten, bleibt zunächst offen. Sämtliche KEP-Unternehmen haben ihre eigene Lieferkette stark digitalisiert und beabsichtigen die Umstellung auch emissionsfreie Antriebe. Städte und Kommunen müssen lt. BMVi daher Lösungen finden, Wirtschaftsverkehr stadt- und umweltverträglich zu gestalten, ohne deren Funktionsfähigkeit vor allem auch auf der sogenannten letzten Meile einzuschränken. Es bestehen viele Fragen zur verkehrlichen Auslastungen, Lade-/ Tankinfrastrukturen, Standortbestimmung von Mikrodepots, Antriebstechnologie/Kraftstoffe, mögliche weitere Stakeholder und topographische Besonderheiten in Siegen. Die Abstimmung mit der IHK Siegen zu den Umsetzungspotentialen eines City-Logistik-Systems ist durch die Schaffung einer neuen Fachstelle 2021 intensiviert worden. Aufgrund der Erhebungen wäre zunächst ein strategisches Konzept notwendig , für

				<p>das eine Antragsstellung bis zum 31.08.2021 aus dem Programm „Urbane Logistik“ im Schwerpunkt Erstellung städtischer Logistikkonzepte gestellt werden soll (Förderrichtlinie Städtische Logistik des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 05.07.2019). Der urbane Wirtschaftsverkehr ist nicht Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans/ Mobilitätskonzepts). Die Wirtschaftsförderung erwartet daher entsprechend aus einer neuen Studie belastbare Aussagen zur Umweltentlastung, zur Wirtschaftlichkeit, zur technischen Eignung und Flächeneffizienz der vorgesehenen Maßnahmen, zu Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit sowie einen konkreten Umsetzungsplan. Unabhängig davon kann auch die Realisierung eines ersten Mikrodepots als Living-Lab (Experimentelle Anwendung) beantragt und umgesetzt werden.</p>
<p>Fahrradboxen Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die Errichtung von Fahrradboxen im Bereich Oberstadt/Altstadt. Diese sollen wie folgt positioniert werden: 12 Boxen im Bereich des Parkplatzes Oberes Schloss, 12 Boxen im Bereich Marktplatz und 12 Boxen auf dem Parkhaus Hinterstraße. Bei allen Standorten sollte die Hälfte der Boxen Kurzzeitboxen sein, die spontan gemietet werden können. Des Weiteren sollten sich an allen Standorten kostenlose Akkuladestationen für Pedelecs befinden. Die von der Verwaltung geplanten Standorte werden dem Verkehrsausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt. Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, weitere Standorte für Fahrradboxen im Stadtgebiet zu prüfen und Vorschläge zur Beratung im Verkehrsausschuss vorzulegen sowie zu prüfen, ob der Betrieb durch die Stadt und Fremdvergabe erfolgen soll.</p>	18.12.2019	4/1		<p>Flächen-Prüfung und Stromversorgungs-Prüfung ist erfolgt - parallel zu vergleichbaren Anfragen bezüglich E-Bike-Sharing und Fahrradabstellanlagen. Dieses Thema wird auch im dafür eingerichteten AK Radverkehr behandelt. Die geplanten Standorte wurden dem Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 08.09.2020 zur Beschlussfassung vorgelegt und beschlossen.</p> <p>Aktuell wird die Ausführungsplanung fertiggestellt und die Pläne dazu erstellt. Bis Ende 2021 soll die Ausschreibung und Vergabe der Tiefbauarbeiten (Fundamentarbeiten, Stromanschluss,...) der Fahrradboxen erfolgen. Anfang 2022 werden die Tiefbauarbeiten ausgeführt und die Boxen werden bestellt. Anschließend werden die Fahrradboxen vom Hersteller geliefert und aufgestellt.</p> <p>Ergänzend wird erwogen schrittweise Fahrradabstellanlagen an Schulen auszubauen.</p>
<p>CO₂-Bilanz der Stadt Siegen Die aus dem Jahre 2012 stammende CO₂-Bilanz der Stadt Siegen wird auf den heutigen Stand kurzfristig aktualisiert und zu einer Effektivbilanz ausgeweitet, mit der ein Monitoring der beschlossenen und noch zu beschließen-den Klimaschutzmaßnahmen möglich ist. Aufgrund der vorgelegten CO₂-Bilanz wird der Rat der Stadt Siegen Ziele definieren bis zu welchem Jahr die Klimaneutralität erreicht werden soll.</p>	26.02.2020	Stabsstelle Klimaschutz	4/4-3	<p>Seit dem 20.01.2020 liegen alle erforderlichen energetischen Basisdaten zu den Liegenschaften sowie den jeweiligen Fahrzeugflotten der Stadt Siegen inkl. der Beteiligungs-/ Tochterbetriebe vor. Die Daten können bei jährlicher Fortschreibung und insbesondere bei Beachtung der erforderlichen fachlichen Aufbereitung zukünftig für eine Monitoring zu den Klimaschutzaktivitäten genutzt werden. Allerdings muss für die Erstellung einer verwaltungsinternen CO₂-Bilanz und eines Energieberichtes zunächst eine geeignete Energiemanagementsoftware beschafft werden.</p> <p>Die vorhandenen Daten aus der verwaltungsinternen CO₂-Bilanz werden zudem in zusammengefasster Form an den Kreis Siegen Wittgenstein übermittelt. Dort soll dann eine Gesamtbilanz für alle CO₂-Emissionen im Stadtgebiet Siegen nach der vorgegebenen Bilanzierungsmethode (BISKO-Standard) erstellt werden. Diese Gesamtbilanz eignet sich nicht für das o. g. Monitoring städtischer Klimaschutzmaßnahmen, z. B. weil keine Witterungsbereinigung erfolgt, der Anteil der kommunalen Emissionen nur knapp zwei Prozent</p>

				<p>der Gesamtbilanz ausmacht und diese durch konjunkturelle Schwankungen beeinflusst wird. Die Erstellung dieser Bilanz war vor rund vier Jahren beim Kreis beauftragt worden. Die vom Kreis Siegen-Wittgenstein zu erstellende Gesamtbilanz für alle CO₂-Emissionen im Stadtgebiet Siegen liegt derzeit noch nicht vor. Im Oktober 2020 konnten noch fehlende Daten zu Gasverbräuchen an den Kreis übermittelt werden. Weitere Gasverbräuche von Großemittenten nach EU-CTS sind nicht zu berücksichtigen, da diese bundesweit aufgeteilt werden.</p> <p>Weiterhin mussten 2020 Daten aus dem Bilanzierungsprogramm ECORegion in das Programm Klimaschutzplaner übertragen werden, da das vom Land bereitgestellte Programm auf Grund von Ausschreibungsergebnissen für die nächsten fünf Jahre gewechselt hat.</p> <p>Die für die Bilanzierung zuständige Stelle beim Kreis wurde besetzt und die Datenübertragung abgeschlossen. Bevor eine Auswertung erfolgen kann, müssen noch aktuelle verwaltungsinterne Verbräuche in den einzelnen Kommunen erhoben und übermittelt werden, was aktuell passiert.</p>
<p>Klima-Informationstage: Im Zuge der Information der Bevölkerung finden 2020 erstmals Informationstage zum Klimaschutz statt. Dazu sollen Universität und NGO's als Kooperationspartner mit eigenen Veranstaltungen gewonnen werden. Die Stadt Siegen stellt die CO₂-Bilanz spätestens 2021 im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung vor und berichtet über geplante Maßnahmen, evtl. auch mit einem Informationsstand beim Stadtfest. Entsprechend dem Vorbild des Siegener Firmenlaufs erarbeitet die Verwaltung 2020 ein Konzept für die Durchführung eines klimaneutralen Stadtfestes.</p>	26.02.2020	Stabsstelle Klimaschutz	2/4-1, Frau Schneider (Stadtfest)	<p>Informationstage sollten an bereits geplante Veranstaltungen angebunden werden (Huckepack-Lösung). Aktuell kooperiert der Energieverein hier mit dem Kreis und der VHS sowie auf Unternehmensebene mit HwK Arnsberg / IHK Siegen / Effizienzagentur NRW / EnergieAgentur.NRW / Kreis.</p> <p>Ein Stadtfest kann analog zum Firmenlauf als KLIMANEUTRAL (genauer: emissionsarm) organisiert werden. Aufgrund der aktuellen Einschränkungen durch die Corona-Pandemie sind auch alle klimarelevanten Veranstaltungen bis auf weiteres ausgesetzt. Obwohl viele Planungen für das Stadtfest 2022 bereits feststehen (da Konzept 2020 weitgehend übertragen wird), finden sich in den Planungen bereits Maßnahmen die ein emissionsarmes Stadtfest begünstigen (z.B. Busshuttle, Pfandbechersystem, Mehrweggeschirr, ...). Darüber hinaus wirkt die Stabsstelle auf weitere Aspekte hin (z.B. Ökostrom, Klima-Meile, regionale Kompensationsprojekte, ...). Ein Konzept für ein klimaneutrales Stadtfest wird derzeit erarbeitet.</p>
<p>Einrichtung einer Stabsstelle „Klimaschutz“: Die Universitätsstadt Siegen wird die Rolle des Klimaschutzes als eine Querschnittsaufgabe wahrnehmen und entsprechende Strukturen in der Verwaltung schaffen. Den/die Klimaschutzbeauftragte/n gilt es zur Stabsstelle aufzuwerten und entsprechend mit Personal und Sachmitteln auszustatten. Angestrebt wird hierbei eine haushaltsneutrale Umsetzung im Haushalt 2020 und folgende festzuschreiben;</p> <p>Einrichtung einer Stabsstelle „Klimaschutz“:</p>	<p>25.09.2019</p> <p>26.02.2020</p>	1/1 Beig. IV Abt. 4/7	BM	<p>Die organisatorische Einrichtung einer <u>Stabsstelle Klimaschutz</u> im Geschäftsbereich 4 ist erfolgt, welche direkt dem Stadtbaurat zugeordnet ist. Das Stellenbesetzungsverfahren für den <u>Klimaschutzbeauftragten</u> ist abgeschlossen. Der neue Klimaschutzbeauftragte Herr Lars Ole Daub hat am 01. September 2020 seine Tätigkeit aufgenommen.</p> <p>Die Stelle eines „<u>Sachbearbeiters Klimaschutz</u>“ ist eingerichtet worden. Auch hierfür wurde das Stellenbesetzungsverfahren abgeschlossen. Als Stelleninhaber hat Herr Erik Berge am 16. Juli 2020 seine Tätigkeit aufgenommen.</p> <p>Das Stellenbesetzungsverfahren für eine halbe Stelle im Bereich „<u>Öffentlichkeitsarbeit im Klimaschutz</u>“ ist abgeschlossen. Eine interne und eine öffentliche Stellenausschreibung wurden durchgeführt, diese hatte jedoch keinen Erfolg, sodass eine externe Ausschreibung erfolgte. Die Stelle wurde Mitte April 2021 mit Olga Eichenauer besetzt, bisher ist jedoch nur ein provisorischer Arbeitsplatz vorhanden (Büromöbel wurden vor langer Zeit bestellt).</p>

Zur Stabsstelle Klimaschutz gehören der Energiebeauftragte und der Klimaschutzbeauftragte der Stadt Siegen, eine einzurichtende Fachstelle Klimaschutz (Leitung, externe Ausschreibung) zur Bewertung städtischer Vorlagen und zur Koordination von Klimaschutzmaßnahmen, sowie eine halbe Stelle für Öffentlichkeitsarbeit und Sachbearbeitung, über die auch in die Öffentlichkeit hinein moderiert wird.				<i>Die Stelle des <u>Energiebeauftragten</u> wurde Anfang April 2020 mit Remo Zander neu besetzt. Sie bleibt im Geschäftsbereich 4 der Technischen Gebäudewirtschaft zugeordnet.</i>
Schaffung von Fahrradwegen: Unser Ziel ist es bis zum Jahr 2025 auf den Hauptachsen Nord/Süd und Ost/West durchgängige Fahrradwege zu schaffen. Die Verwaltung wird beauftragt, hierfür Detailplanungen (ggf. auch mittels einer externen Vergabe) mit einer Kostenschätzung bis zum 3. Quartal 2020 vorzulegen. Wo möglich sollen die Radwege getrennt vom Kfz-Verkehr auf mindestens 3 m breiten, asphaltieren und kreuzungsarmen Routen verlaufen. Sofern Kfz-Straßen benutzt werden, streben wir auf stark durch Autos befahrenen Routen mindesten 2 m breite geschützte Radwege an. Nebenstraße sollen wo sinnvoll als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Um Kreuzungsfreiheit zu erreichen, kann auch der Bau von Brücken und Unterführungen in Betracht gezogen werden.	26.02.2020	4/1		<i>Die Antragsteller haben angekündigt, ihre Wünsche und Forderungen in einem gemeinsamen Gespräch mit 4/1 zu erörtern. Dieses Gespräch hat bisher noch nicht stattgefunden. Stattdessen wurde der Antrag AT 104/2021 gestellt. Daraufhin wird zeitnah eine Vorlage mit entsprechenden umfänglichen Erläuterungen zur Umsetzung von zurückliegenden Planungen und Umsetzungen von Radwegen, den erarbeiteten Konzepten mit Bezug zum Radverkehr sowie dem weiteren „Fahrplan“ eingebracht.</i> <i>Auf Grund der Erstellung einer Potentialanalyse des Kreises für eine schnelle Radwegeverbindung von Rheinland-Pfalz bis Kreuztal-Littfeld, wurden eigene Planungen zur Nord-Süd-Achse zunächst pausiert. Der Potenzialanalyse soll nun eine Machbarkeitsstudie seitens des Kreises folgen. Dies ist zunächst abzuwarten.</i>
Förderung des Rad- und Fußverkehrs: Zur kurzfristigen Finanzierung von Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs, die sich aus der Bürgerbeteiligung zum Mobilitätskonzept ergeben, werden im Jahr 2020 50.000 Euro bereitgestellt.	26.02.2020	4/1		<i>Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung wurden identifiziert. Die Maßnahmen sollten noch in 2020 umgesetzt werden. Viele der eingegangenen Mitteilungen beziehen sich auf Probleme, die nicht durch kurzfristige Maßnahmen gelöst werden können, sondern deren Behebung eine intensivere Begutachtung und Planung voraussetzen.</i> <i>Die bereitgestellten 50.000 Euro wurden nicht in Gänze aufgebraucht, da die Mittel für viele Kleinmaßnahmen nicht verwendet werden konnten, weil sie im Haushalt nur für investive Maßnahmen eingeplant sind. Die Übertragung der Mittel nach 2021 wurde vorgenommen.</i>
Fahrradfreundlicher Arbeitgeber: Die Stadt Siegen lässt sich 2020 als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifizieren.	26.02.2020	4/1		<i>Die Universitätsstadt Siegen ist als erste Kommune in Westfalen als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifiziert. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat die Stadtverwaltung am 25. September 2020 mit dem Zertifikat in „Silber“ ausgezeichnet.</i> <i>Die Stadt Siegen nimmt 2021 erstmals am STADTRADELN teil und beteiligte sich erneut an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK.</i>
Nutzung regenerativer Energien: Die Stadt Siegen will erneuerbare Energien kurzfristig	26.02.2020	4/5-1	Stabsstelle Klimaschutz	<u>Windenergie:</u> <i>Der Landtag hat die Änderung des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuches in NRW</i>

<p>ausbauen. Sie wird initiativ, um lokal und regional (über die Stadtgrenzen hinaus) Maßnahmen zur Nutzung regenerativer Energien zu ergreifen. Hierzu gehören u.a. der Ausbau der Windenergie und die Nutzung von Photovoltaik.</p> <p>Die Verwaltung prüft, welche Flächen im Stadtgebiet unter Berücksichtigung ökologischer und städtebaulicher Aspekte für Freiflächen-Photovoltaik-Anlagen geeignet sind.</p>				<p>beschlossen, diese ist seit dem 15.07.2021 in Kraft. Damit wird geregelt, dass Windenergieanlagen einen Mindestabstand von mind. 1.000 Metern zu Wohngebäuden einhalten müssen, wenn sie als privilegiertes Vorhaben gem. § 35 (1) Nr. 5 BauGB zu genehmigen wären. Das heißt auf Flächennutzungsplanebene sind diese 1.000 Meter zwingend zu berücksichtigen. Mit einem Bebauungsplan können jedoch auch geringere Abstände unter Berücksichtigung immissionsschutzrechtlicher Anforderungen planungsrechtliche sichergestellt werden.</p> <p>Das 85. FNP-Änderungsverfahren zur geplanten Ausweisung von Windenergie-Konzentrationszonen im Stadtgebiet ist wegen der unklaren Rechtslage bis auf weiteres ausgesetzt. Eine Weiterführung bzw. Neuerarbeitung unter Berücksichtigung der sich kürzlich ergebenden Vorgaben durch die Anwendung der Länderöffnungsklausel muss verwaltungsseitig geprüft werden.</p> <p>Die aktuelle Entwurfsfassung der Neuaufstellung des Regionalplanes weist auf Grund strenger Abstandsregeln in NRW nur einen Windenergiebereich als Vorranggebiet in Siegen aus. Zu berücksichtigen ist, dass die Festlegungen im Regionalplan der Bauleitplanung im Allgemeinen Gestaltungs- und Konkretisierungsspielräume lassen. Sollte diese Festlegung in Kraft treten, wäre folglich die 28. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Siegen aufzuheben, da durch dessen Ausweisungen die Regionalplanfestlegungen konterkariert würden.</p> <p><u>Photovoltaik:</u> Die Ermittlung und Erstbewertung geeigneter Flächen für PV-Freiflächenanlagen wurde durch die Verwaltung durchgeführt. Die abschließende Gesamtbewertung und Zusammenstellung aller relevanten Flächeninformationen steht noch aus. Für besonders geeignete Flächen werden im Nachgang beim Netzbetreiber Informationen zu Netzeinspeisepunkten eingeholt.</p>
<p>CO₂-neutraler Gebäudebestand: Die Stadt Siegen senkt ihren CO₂-Ausstoß durch Gebäudeheizung oder Gebäudebetrieb jährlich um mind. 5%. Ziel ist, spätestens 2040 einen CO₂-neutralen Gebäudebestand zu erreichen. Dies kann durch Heizungstausch, Heizungsoptimierung, Dämmmaßnahmen, durch Beleuchtungstausch oder die Optimierung anderer haustechnischer Anlagen (z.B. Pumpen) erfolgen. Kennzahlen sind jährlich im Rat vorzulegen, z.B. im Haushalt.</p>	26.02.2020	4/4	Stabsstelle Klimaschutz	<p>Die Stabsstelle erarbeitete eine Definition von Klimaneutralität.</p> <p>Von der Abteilung 4/4 wird eine Stellungnahme erarbeitet, welche Möglichkeiten und Grenzen zur Erreichung des angestrebten Zieles bestehen und welche Konsequenzen der Beschluss für die künftige Unterhaltung und den Neubau städtischer Gebäude haben wird. Eine Personalaufstockung wird dafür als erforderlich angesehen.</p> <p>In diesem Zusammenhang sollen auch Standards und Kennzahlen insbesondere im Hochbaubereich erarbeitet werden.</p> <p>Es laufen derzeit Vorbereitungen für die Erstellung einer Roadmap für den klimaneutralen Gebäudebestand. Dabei soll externe Expertise eingebunden werden. Im Vorfeld sollen Sofortmaßnahmen erfolgen, welche in der Zwischenzeit als Leitfaden dienen. Dabei wird auch die Definition für die Klimaneutralität festgelegt.</p>
<p>Umbau stadteigener Wälder: Für den Umbau der stadteigenen Wälder entsprechend nachhaltiger ökologischer Kriterien werden in den kommenden fünf Jahren ab 2020</p>	26.02.2020	4/6		<p>Von der Abteilung 4/6 wurde ein Konzept zur Wiederbewaldung des Stadtwaldes nach Käferkalamität, Trockenheit in den Jahren 2018 – 2019 und den Orkanen Frederike und Sabine vorgelegt.</p> <p>Von der Abteilung 4/6 wurde ein Konzept zur Bewirtschaftung des Stadtwaldes nach den</p>

jährlich insgesamt 60.000 Euro bereitgestellt, also 42.000 Euro zusätzlich zu den bereits im Haushalt eingeplanten 18.000 Euro. Das konkrete Konzept wird im Umweltausschuss vorgestellt.				<p><i>Standards des FSC-Deutschland vorgelegt, das vom AfULE in seiner Sitzung am 14.05.2020 beschlossen wurde.</i></p> <p><i>Die Vergabe des Audits an eine vom FSC zugelassene Zertifizierungsstelle wurde vorbereitet und das Vergabeverfahren abgeschlossen.</i></p> <p><i>Die Vergabe erfolgte für einen Zeitraum von 5 Jahren, da das Zertifikat auf 5 Jahre erteilt wird. In dieser Zeit finden zu Beginn ein Vor- und Erstaudit, sowie nach Erteilung des Zertifikats jährliche Überwachungsaudits statt.</i></p> <p><i>Das Vorausaudit kann im Herbst 2021 beginnen, das Erstaudit folgt im Frühjahr 2022.</i></p>
Verbesserung des ÖPNV: Die Stadt unterstützt die Pläne des Kreises, kurz- und langfristige Verbesserungen für die Nutzer*innen des ÖPNV umzusetzen und den ÖPNV umweltfreundlich zu gestalten. Die Stadt Siegen wird die Bemühungen zur Verbesserung des ÖPNV durch infrastrukturelle Maßnahmen (Busspuren, Haltestellenprogramm) verstärken.	26.02.2020	4/1		<p><i>Ist laufendes Geschäft der Abteilung 4/1.</i></p> <p><i>Ergänzende Informationen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Busspur Reichwalds Ecke: Vorlage 3094/2020 im Verka 8.9.2020</i> - <i>Haltestellenprogramm 2020 war: Kaisergarten (beide Seiten), Hubertusweg, Fischbacherberg Wende, Löhrtor (Obergraben)</i> - <i>Haltestellenprogramm 2021 ist: u. a. Koblenzer Str. (Ausbau erfolgt in 2022), Haltestellen Eiserfelder Straße im Zuge Ausbau Eiserfelder Str. 2.BA</i> - <i>Fortschreibung Haltestellenprogramm in Vorbereitung</i> - <i>ZOB Geisweid: Zuschussantrag ist gestellt, Rückmeldung steht aus</i> - <i>ÖPNV-Beschleunigung an LSA: mündlicher Bericht im Verka 8.9.2020</i>
Gewinnabführung der SVB: Zur Finanzierung der genannten Maßnahmen werden in den nächsten 5 Jahren jeweils Mittel aus der beabsichtigten Gewinnabführung der SVB (Auflösung der Rücklage zum Netzerwerb) in Höhe von bis zu 150.000 Euro abzüglich der Summe, die durch eine Förderung bereit gestellt würde (Personal), 100.000 Euro (Kleinmaßnahmen Klimaschutz) und 200.000 Euro (Planungskosten investiver Maßnahmen, investive Einzelmaßnahmen) bereitgestellt.	26.02.2020	3/1		<p><i>Eine Veranschlagung im Haushalt 2020 ist erfolgt unter:</i></p> <p><i>Investive Klimaschutzmaßnahmen:</i> <i>Produkt: 14.01.01 / Investition I140101001 Klimaschutzmaßnahmen</i> <i>Ansatz: 200.000 Euro</i></p> <p><i>Konsumtive Kleinmaßnahmen zum Klimaschutz:</i> <i>Produkt: 14.01.01 / Investition I140101000 Klimaschutzmaßnahmen</i> <i>Ansatz: 100.000 Euro</i></p> <p><i>Aufgrund des Personalwechsels im Themenbereich Klimaschutz konnten die Mittel nicht wie angedacht verausgabt werden. Daher wurden die Mittel auf das HH-Jahr 2021 übertragen. Derzeit werden verschiedene Projekte anderer Fachabteilungen geprüft, ob sie dem Klima dienlich sind und somit aus den Mitteln unterstützt werden sollen, wie o. g.</i></p> <p><i>Dachbegrünungsmaßnahme auf der Jung-Stilling-Schule.</i></p>
Prüfung von Zuschussmöglichkeiten: In diesem Zusammenhang sind alle Zuschussmöglichkeiten zu prüfen und, wo sinnvoll, in Anspruch zu nehmen.	26.02.2020	Fach- abteilung en/ Stabs- stelle		<p><i>Die evtl. Bezuschussung von Maßnahmen wird durch die jeweiligen Fachabteilungen geprüft. Die Stabsstelle leitet intern zudem oft Förderinformationen weiter oder unterstützt die Fachabteilungen im Rahmen konkreter Projekte bei der Auswahl geeigneter Programme.</i></p>
Vertreter von Fridays for Future im AfULE: Der Rat der Universitätsstadt Siegen begrüßt die Entsendung einer Vertreterin/eines Vertreters der Klimastreikbewegung Fridays for Future als beratendes Mitglied in den Umweltausschuss und	26.02.2020	Büro BM		<p><i>12.03.2020</i></p> <p><i>Der Rat der Stadt Siegen hat in seiner Sitzung am 26.02.2020 beschlossen, einen Vertreter des Vereins HaSi e.V. als Sachverständigen mit einem Sitz im Ausschuss für Umwelt, Landschaftspflege und Energie einzubinden.</i></p> <p><i>Eine erste Teilnahme ist in der Sitzung des AfULE am 14.05.2020 erfolgt.</i></p>

beauftragt die Verwaltung, die rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen und entsprechende Gespräche mit der Bewegung zu führen.				
Fahrradabstellplätze im Parkhaus Apollo-Theater Der Rat der Universitätsstadt Siegen überweist den Antrag, im Parkhaus Apollotheater Abstellplätze für Fahrräder einzurichten, zur weiteren Prüfung an die Kommunale Entwicklungsgesellschaft Siegen mbH (KEG). Der Rat ist über das Ergebnis zu informieren.	06.05.2020	GBL3		<i>erledigt</i>
Anschaffung Energiemanagementsystem Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt, die Mittel für die Beschaffung einer Energiemanagementsoftware in Höhe von rd. 15.000 Euro möglichst noch in 2020 zur Verfügung zu stellen (abweichend von Ziffer 3 Teil 1 des Antrags der Fraktionen CDU und SPD).	15.12.2020	Abt. 4/4-3		<i>Die bisherige Software ist veraltet. Daher wurden bereits verschiedene Softwarelösungen durch den Energiebeauftragten geprüft. Eine zeitnahe Beschaffung wird angestrebt.</i>
Einrichtung Stelle Radverkehrsplaner Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt, zusätzlich zur 0,2-Stelle des Radverkehrsbeauftragten eine Vollzeitstelle für die Radverkehrsplanung einzurichten.	14.04.2021	1/1 Beig. IV Abt. 4/1		<i>Stelle wird intern besetzt.</i>
Fahrplan für konsequente Klimaschutz-Maßnahmen Der Rat der Universitätsstadt Siegen beauftragt die Verwaltung, bis Ende des Jahres eine Strategie vorzulegen, wie und bis wann eine sogenannte „Roadmap“ für einen klimaneutralen Gebäudebetrieb im Jahr 2040 erarbeitet werden kann.	26.05.2021	Stabsstelle Klimaschutz/ Abt 4/4		<i>In der Übergangsphase bis zur Erstellung einer Roadmap für einen klimaneutralen Gebäudebetrieb, mit externer fachlicher Begleitung, sollen zunächst Sofortmaßnahmen gelten, welche am 22.09.2021 beschlossen werden sollen.</i> <i>Bezug zu Beschluss „CO₂-neutraler Gebäudebestand“ vom 26.02.2020.</i>
Vorzeitige Ablösung des Altbauförderprogramms durch ein neues Klimaschutz- und -anpassungsförderprogramm der Stadt Siegen Der Rat der Stadt Siegen beschließt, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, das bisherige Altbauförderprogramm der Stadt Siegen zum 01.07.2021 durch ein neues Klimaschutz- und -anpassungsförderprogramm abzulösen.	26.05.2021	Stabsstelle Klimaschutz		<i>Das neue Förderprogramm ist zum 01.07.2021 in Kraft getreten. Für die Beantragung wurde ein elektronisches Anmeldeformular im Serviceportal eingerichtet. Von fünf eingegangenen Anträgen wurden bis Anfang August drei bewilligt. Eine erneute Bewerbung ist in Vorbereitung.</i>
Fahrradwegenetz 2025 Der Rat der Universitätsstadt Siegen beauftragt die Verwaltung, einen Sachstandsbericht über die	23.06.2021	Abt. 4/1		<i>Siehe Beschluss „Schaffung von Fahrradwegen“ vom 26.02.2020.</i>

<p>bisherigen Planungen zur Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 26.02.2020 zu den durchgängigen Fahrradwegen auf den Nord-Süd- und Ost-West-Achsen dem Rat nach den Sommerferien 2021 vorzulegen.</p> <p>Der Rat der Universitätsstadt Siegen beauftragt die Verwaltung, die Radwegeplanung des Kreises Siegen-Wittgenstein, die die Stadt Siegen betrifft, in den zuständigen städtischen Gremien (AK Radverkehrsplanung, Verkehrsausschuss, Bauausschuss) vorzustellen und mit der städtischen Radwegeplanung zu vergleichen und abzustimmen.</p>				
---	--	--	--	--