

Bekanntmachung der Universitätsstadt Siegen

Die 16. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften findet am

Donnerstag, 01.09.2022, 17:00 Uhr,

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

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

- 1. Beschluss der Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts (IHaKo) für die Siegener Innenstadt**
2. Hinweise zu Niederschriften
 - 2.1 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 19.05.2022
 - 2.2 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 10.06.2022
3. Fragestunde
4. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung
- 5. Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen;
hier: Ergebnisse der öffentlichen Auslegung und Erlass**
6. Mitteilungen der Verwaltung

B. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zu Niederschriften
 - 1.1 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 19.05.2022
 - 1.2 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 10.06.2022

WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG / STADTENTWICKLUNG

2. Mitteilungen der Verwaltung
3. Sachstandsbericht Gewerbegebiete
4. Verschiedenes

STADTHALLEN / BÜRGERHÄUSER

5. Verschiedenes

LIEGENSCHAFTEN

6. Grundstücksangelegenheiten
- mündlicher Bericht -
7. **Kauf einer Verkehrsfläche Gemarkung Niederschelden Flur 8 Flurstück 386 (teilweise)**
8. **Verkauf eines Erbbaurechtsgrundstücks**
9. **Verkauf eines Erbbaurechtsgrundstücks**
10. **Verkauf eines Erbbaurechtsgrundstücks**
11. **Verlängerung einer langfristigen Verpachtung der Teichanlage „In der Arnsbach“ in Siegen-Seelbach**
12. **Ausübung eines Vorkaufsrechts gemäß § 24 BauGB**
13. Verschiedenes
14. Mitteilungen an die Presse

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

Siegen, 19.08.2022

Der Bürgermeister

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

über die 16. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften

vom: 01.09.2022
von: 17:00 Uhr
bis: 17:36 Uhr
Ort: Rathaus Geisweid, Lindenplatz 7,
57078 Siegen, Großer Sitzungssaal

Anwesend waren:

Vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften:

Stv Rujanski, Detlef	als Vorsitzender
AM Güner, Salih	vertritt Bialowons-Sting, Eva-Marie
AM Klaas, Henner	
Stv Klein, Marc	
AM Korczak, Dominik	vertritt Schulz, Jürgen
Stv Nüchtern, Markus	
Stv Reifenrath, Frank	
Stv Rompf, Jürgen	
AM Schneider, Bernd	
Stv Schneider, Silke	
Stv Schulz, Kenny	
Stv Schwarzer, Michael	vertritt Six, Annette
AM Stoker, Daniela	
AM Sündermann, Egon	
Stv Wagener, Tanja	

Beratende Mitglieder:

AM Profus, Norbert	bis 17:37 Uhr; TOP 5. nÖT
AM Scherzberg, Nicole	bis 17:37 Uhr; TOP 5. nÖT

Aufgrund besonderer EinladungAls Zuhörer:

AM Pfeifer, Joachim
AM Pflogsch, Teresa

Von der Verwaltung:

StBR Schumann	
Städt. VR Runge	
VA Daschke	
VA Dr. Wiedemann	bis 17:22 Uhr (Ende gemeinsamer Teil)
VA Bergholz	bis 17:22 Uhr (Ende gemeinsamer Teil)
VA Daub	bis 17:22 Uhr (Ende gemeinsamer Teil)
VA Meier	Schriftführerin

Nicht anwesend waren:

Stv Bialowons-Sting, Eva-Marie	vertreten durch AM Güner, Salih
AM Born, Stefan	
AM Champollion, Anselme	
Stv Schulz, Jürgen	vertreten durch AM Korczak, Dominik
Stv Six, Annette	vertreten durch Stv Schwarzer, Michael
AM Garcia Lopez, José-Antonio	
AM Langer, Hans-Peter	
N. N. (Agentur für Arbeit),	
AM Teixeira, Katja	

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

Die Beratung des Tagesordnungspunktes 1 erfolgt gemeinsam mit dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften des Rates der Universitätsstadt Siegen.

Die Sitzungsleitung der gemeinsamen Sitzung obliegt Herrn Rujanski.

Herr Rujanski gratuliert im Namen der Ausschussmitglieder Herrn van Overloop zum Geburtstag.

1. Beschluss der Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts (IHaKo) für die Siegener Innenstadt

Vorlage Nr. VL 999/2022

Aus Gesprächen mit dem Land habe sich ergeben, dass die Förderstrategie für das Projekt „Siegen. Wissen verbindet“ angesichts der Stufen-Planung noch einmal überarbeitet werden müsse, erläutert Herr Schumann. Die Stellung des Rahmenantrags für die Gesamtmaßnahme „Siegen_verbindet“ werde aufgrund der sich dadurch ergebenden zeitlichen Verschiebungen voraussichtlich erst nächstes Jahr erfolgen. Da das IHaKo Fördergrundlage für den vorgenannten Rahmenantrag sei, werde die Vorlage nun vorerst zurückgezogen. Angesichts der durch die neuen Erkenntnisse nötig gewordenen Neuausrichtung des Rahmenantrags müsse auch das zugrunde liegende IHaKo zunächst nochmals angepackt und zu gegebener Zeit neu in die Politik eingebracht werden. Eine inhaltliche Diskussion zum jetzigen Zeitpunkt habe daher wenig Sinn.

Herr Groß regt an, dass alle Fraktionen ihre Anregungen und Änderungsvorschläge der Verwaltung in Schriftform zukommen lassen, damit diese in der neuen Vorlage Berücksichtigung finden.

Diesen Vorschlag begrüßt Herr Schumann ausdrücklich. Man werde auch die Gelegenheit für einen Austausch – gerne im Arbeitskreis, den kommenden Sitzungen oder in gesonderten Terminen – haben.

⇒ *Aufgrund sich kurzfristig ergebener zeitlicher Verschiebungen und Überarbeitungsbedarf, wird die Vorlage zurückgezogen und voraussichtlich im nächsten Jahr erneut beraten.*

16. AfSWSL 01.09.2022

2. Hinweise zu Niederschriften

Es werden keine Hinweise vorgebracht.

16. AfSWSL 01.09.2022

2.1 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 19.05.2022

Es werden keine Hinweise vorgebracht.

16. AfSWSL 01.09.2022

2.2 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 10.06.2022

Es werden keine Hinweise vorgebracht.

16. AfSWSL 01.09.2022

3. Fragestunde

Es wurden keine Anfragen eingereicht.

16. AfSWSL 01.09.2022

4. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung

Es liegen keine Anträge vor.

16. AfSWSL 01.09.2022

**5. Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen;
hier: Ergebnisse der öffentlichen Auslegung und Erlass**

Vorlage Nr. VL 1004/2022

Herr Korczak wirbt dafür, dass ab 50m² Wohnfläche jede 30m² weitere Wohnfläche zu einem zusätzlichen Fahrradstellplatz führen.

Herr Nüchtern vermisst die Möglichkeit flexibler Sonderlösungen für Fahrradstellplätze wie z. B. das Befestigung von Fahrrädern an Wänden.

Eine höhere Flexibilität, insbesondere in Bezug auf die Befreiung von der Bereitstellungspflicht wünscht sich Herr Sündermann.

Frau Schneider unterstützt die Anregung von Herrn Korczak.

Herr Schumann geht auf die Anmerkung seitens Herrn Sündermann ein. § 3 Abs. 7, 8, und 9 der Satzung regle Reduzierungsmöglichkeiten für PKW-Stellplätze bei nachgewiesener Kompensation im Sinne des Umweltverbundes.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen nimmt die Ergebnisse der öffentlichen Auslegung zur Kenntnis und beschließt den Erlass der Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen auf Grundlage des vorliegenden Satzungsentwurfes einschließlich der beigefügten Anlagen und ergänzenden Erläuterungen.

Beratungsergebnis: Einstimmig bei 6 Enthaltungen (LINKE, B'90/Grüne, FDP, UWG)

16. AfSWSL 01.09.2022

6. Mitteilungen der Verwaltung

Es liegen keine Wortbeiträge vor.

16. AfSWSL 01.09.2022

gez. Rujanski
Vorsitzender

gez. Meier
Schriftführerin

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Stadtentwicklung
Bearbeitet von: Karolin Wippermann

Siegen, 28.07.2022

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Bauausschuss	24.08.2022
Bezirksausschuss IV - Siegen-Mitte	25.08.2022
Haupt- und Finanzausschuss	31.08.2022
Ausschuss für Umwelt, Klima und Energie	01.09.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften	01.09.2022
Rat	14.09.2022

Kurzbezeichnung:

Beschluss der Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts (IHaKo) für die Siegener Innenstadt

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts Siegen-Innenstadt als informelles Planungsinstrument zur Festlegung von Leitlinien für eine nachhaltige und klimaangepasste Entwicklung und als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB.

Sachverhalt / Begründung:

Die vorliegende Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes (IHaKo) definiert die Leitlinie für die stadtentwicklungspolitische und städtebauliche Weiterentwicklung der Siegener Innenstadt für die nächsten Jahre.

Mit der Aufstellung des Handlungskonzeptes „Siegen – Zu neuen Ufern“ (2010) und dessen Fortschreibung „Rund um den Siegburg“ (2015) konnten in der Vergangenheit bereits viele wichtige Impulse gesetzt und die Entwicklung der Innenstadt weiter vorangebracht werden. Neben Maßnahmen

zur Beseitigung von städtischen Missständen lag der Fokus auch auf der behutsamen Weiterentwicklung bestehender Strukturen. Die Durchführung der in den Konzepten festgelegten Maßnahmen ist weitgehend abgeschlossen oder befindet sich derzeit in den letzten Zügen.

Mit der wiederholten Fortschreibung des Konzeptes soll an die erfolgreichen Entwicklungen der vergangenen Jahre angeknüpft und diese weiter fortgeführt werden. Dadurch sollen die gesetzten Impulse gefestigt sowie zukünftige Stadtentwicklungsmaßnahmen in der Innenstadt gesteuert werden. Während bei den vergangenen Projekten in erster Linie die Unter- und Oberstadt im Fokus der Entwicklungen standen, wird sich die jetzige Fortschreibung in weiten Teilen auf die erweiterten Quartiere Friedrichstraße und Oranienstraße konzentrieren. Geplant ist aber auch die Durchführung einiger Maßnahmen, die den gesamten Geltungsbereich des IHaKo abdecken.

Unter dem Namen „Siegen_verbindet“ fasst die gleichnamige Gesamtstrategie die Umsetzung mehrerer Querschnittsthemen zusammen. Diese bilden zentrale Stadtentwicklungsziele ab, die bei der Umsetzung künftiger Projekte berücksichtigt werden sollen. Die angesprochenen Querschnittsthemen werden auf Seite 62 des Konzeptes erläutert und in der folgenden Tabelle kurz angerissen:

Querschnittsthema	Erläuterung
Verbindungen schaffen	Die angestoßenen Entwicklungen der letzten Jahre sollen auf das gesamte Innenstadtgebiet übertragen werden. Dabei ist insbesondere die Nutzung und Stärkung von Synergien von großer Bedeutung, sodass die Innenstadt nicht nur räumlich sondern vor allem funktional und inhaltlich zusammenwächst und individuell gestärkt wird.
Stadtverträgliche Mobilität	Der Ausbau und die Optimierung der innerstädtischen Mobilität ist ein weiterer vernetzender Aspekt und bildet einen wichtigen Baustein und Impulsgeber für eine resiliente und zukunftsangepasste Entwicklung. Insbesondere die Etablierung intermodaler Mobilitätsmodelle gilt als wesentlicher Bestandteil eines zukunftsangepassten Verkehrsverhaltens.
nachhaltige und klimaangepasste Stadtentwicklung	Eine nachhaltige und klimaangepasste Stadtentwicklung ist vor dem Hintergrund des voranschreitenden Klimawandels ein zentrales Thema der nächsten Jahre. Innerstädtische Quartiere sollen zu lebenswerten und attraktiven Wohn- und Arbeitsorten etabliert werden, die den Herausforderungen des sich verändernden Klimas standhalten.
dem Bedeutungswandel der Innenstadt begegnen	Nicht zuletzt seit der Zunahme des Onlinehandels muss dem Bedeutungswandel der Innenstädte aktiv begegnet werden. Ziel ist es, die zentrale Lage zu einem Ort zu entwickeln, der unabhängig vom Konsum ein lebenswertes und qualitativ hochwertiges Umfeld für alle Bürgerinnen und Bürger darstellt.

Zur Umsetzung der Gesamtstrategie und den daran angegliederten Querschnittsthemen wurden vier Teilkonzepte definiert, die sich wiederum in einzelne Schlüsselprojekte aufgliedern. Auf den Seiten 64-86 im IHaKo werden diese ausführlich erläutert. Zum verbesserten Verständnis werden die Teilkonzepte im Folgenden kurz ausgeführt:

Teilkonzept	Beschreibung	Schlüsselmaßnahme
Siegen.Wissen verbindet (S. 64 im Konzept)	Mit dem Teilkonzept wird die bestehende Kooperation zwischen Stadt und Universität Siegen aufgegriffen. Die geplante Neuansiedlung setzt enormes Entwicklungspotenzial in den betreffenden und angrenzenden Gebieten frei, das es zu nutzen und mit städtischen "Wissenseinrichtungen" zu verweben gilt.	Umzug weiterer Fakultäten in die Innenstadt
Siegen.Stadtraum verbindet (S. 66 im Konzept)	Das Teilkonzept hebt insbesondere den öffentlichen Raum sowie die räumlichen Verbindungen zwischen den Stadtteilen hervor. Neben der Attraktivierung und Aufwertung bestehender Strukturen ist auch das Schaffen neuer Anbindungen ein zentrales Thema.	Gasse zwischen Sandstraße und Friedrichstraße Anger Friedrichstraße Freitreppe zwischen Friedrichstraße und Siegbergstraße Aufgang Juliusstraße Fahrradstraße Häutebachweg Campusplatz Löhrtor Brücke über die Weiß beim Haus der Musik Platz an der Frankfurter Str./Ecke Löhrtor Fassadenprogramm
Siegen.Grün verbindet (S. 76 im Konzept)	Das Teilkonzept beschreibt die Grünflächenentwicklung in der Siegener Innenstadt und leitet sich aus dem innerstädtischen Grünflächenkonzept ab. Zentrales Anliegen ist hierbei das Schaffen und Aufwerten unterschiedlicher Grün- und Freiflächenangebote sowie von Verbindungen zwischen bereits existierenden und geplanten Arealen.	Freilegung der Weiß im Bereich Löhrtor und Häutebachweg Uferweg entlang freigelegter Weiß Auenwiese am Häutebachweg Oranienpark
Siegen.Gemeinschaft verbindet (S. 82 im Konzept)	Im Fokus dieses Teilkonzeptes steht das Stärken des Gemeinschaftsgefühls und der Zusammengehörigkeit. Insbesondere die Themen Barrierefreiheit und Kulturangebote stehen dabei im Vordergrund. Die Innenstadt soll zu einem inklusiven und ansprechenden Ort für alle Bevölkerungsgruppen entwickelt werden.	Verfügungsfonds Stadtgestalt Programm Barrierefreiheit Taktile Modelle Raum der Stadtkultur

Antragsstellung Städtebauförderung

Die Fortschreibung und Aufstellung des IHaKos ist auch für die Akquise von Fördermitteln unerlässlich und wird von unterschiedlichen Fördermittelgebern vorausgesetzt. Der Beschluss des Konzeptes dokumentiert die Orientierung der Maßnahmen an gemeinsamen stadtentwicklungspolitischen und städtebaulichen Leitlinien sowie die inhaltliche, zeitliche und finanzielle Abstimmung der Projekte aufeinander. Die Antragsstellung der Gesamtmaßnahme „Siegen_verbindet“ mit dem ersten konkreten Förderantrag zur Städtebauförderung erfolgt zum 30.09.2022. Der entsprechende politische Beschluss des Rahmenantrags wird in einer der nächsten Sitzungsfolgen zum Beschluss vorgestellt. Auch die für den Förderantrag notwendige Gebietsabgrenzung nach Baugesetzbuch wird Teil einer separaten Beschlussvorlage sein.

Hinweis:

Eine verbesserte Anzeige der Anlagen kann unter dem folgenden Link heruntergeladen werden:

<https://databox.siegen.kommunale.it/#/public/shares-downloads/uHSGHLQrm1vcySF331pcjEqBora6Owi>

Bitte beachten Sie, dass es sich bei der Maßnahmentabelle im Anhang des IHaKo um einen Arbeitsstand handelt. Sofern möglich wird das Dokument im Laufe der Sitzungsfolge angepasst. Über den genannten Link erhalten Sie stets die aktuellste Version.

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 type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	Bestehen alternative Handlungsoptionen? <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Die Fortschreibung des IHaKo Innenstadt löst keine eigene Klimarelevanz aus. Die Maßnahmen, die aus dem Konzept hervorgehen, können eine Klimarelevanz enthalten. Dies wird jedoch in der jeweiligen Beschlussvorlage des Konzeptes aufgeführt und benannt.			

In Vertretung

gez.

Henrik Schumann

Stadtbaurat

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

Anlage(n):

1. [220811-Stadtentwicklungskonzept-Teil1_red](#)
2. [220811-Stadtentwicklungskonzept-Teil2-red](#)



Integriertes Handlungskonzept Innenstadt: Fortschreibung

Siegen_verbindet



Herausgeber:

Universitätsstadt Siegen

Der Bürgermeister

Abteilung 4/5 Stadtentwicklung

Lindenplatz 7

57078 Siegen

In Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen:

2/4 Kultur

Stabsstelle Klimaschutz

4/1 Straße und Verkehr

4/6 Grünflächen

4/7 Umwelt

5/2 Kinder-, Jugend- und Familienförderung

Stand: August 2022

Hinweise: Alle abgebildeten Pläne / Karten sind genordet dargestellt. Die Karten, Pläne und Luftbilder sind nicht maßstabsgetreu abgebildet.

1	Update	4
	1.1 Anlass der Fortschreibung	4
	1.2 Aufgaben und Ziele des IHaKo	5
	1.3 Aufbau und Methodik	6
2	Ausgangssituation im Überblick	7
	2.1 Stadtstruktur	7
	2.2 Demographie	12
3	Rückblick	15
4	Handlungsbedarf und Ziele	19
	4.1 Umwelt und Klimaschutz	19
	4.2 Stadtstruktur und Gestaltung	23
	4.3 Verkehr und technische Infrastruktur	30
	4.4 Stadtökologie, Stadtgrün und Freiraum	36
	4.5 Wohnen	40
	4.6 Einzelhandel, Gewerbe, Dienstleistungen	45
	4.7 Freizeit, Kultur und Tourismus	51
	4.8 Soziales, Bildung, Integration	56
5	Stadtentwicklungskonzept „Siegen_verbindet“	61
	5.1 Siegen.Wissen verbindet	65
	5.2 Siegen.Stadtraum verbindet	67
	5.3 Siegen.Grün verbindet	77
	5.4 Siegen.Gemeinschaft verbindet	83
	Anhang	
	Maßnahmentabelle	87
	Abbildungsverzeichnis	105
	Beteiligungsergebnisse	108



Abb. 1: Blick auf die Innenstadt in Richtung Wellersberg

1.1. Anlass der Fortschreibung

Am 27.10.2010 wurde das „Integrierte Handlungskonzept Innenstadt“ (IHaKo) als Leitlinie für eine nachhaltige Entwicklung der Siegener Innenstadt vom Rat der Stadt Siegen einstimmig beschlossen. Mit der ersten Fortschreibung des Konzepts, vom Rat der Stadt Siegen am 10.12.2014 beschlossen, wurde eine Aktualisierung vorgenommen und damit der vier Jahre zuvor eingeschlagene Weg weitergeführt.

Aus den umfassenden städtebaulichen Gesamtmaßnahmen „Siegen - Zu neuen Ufern“ in der Siegener Unterstadt sowie der in die Oberstadt reichende Kölner Straße und dessen Fortsetzung „Rund um den Sieberg“ in der Siegener Oberstadt haben sich zahlreiche bauliche und infrastrukturelle Änderungen ergeben, die sich sehr positiv auf die Nutzbarkeit und Attraktivität der Innenstadt auswirken und weitere Impulse städtischer Entwicklung hervorgerufen haben. So hat sich zum Beispiel im Jahr 2016 die Universität Siegen mit einer Fakultät an zentraler Stelle in der Innenstadt niedergelassen. Seitdem werden das Untere Schloss und das ehemalige Kreisklinikum im Herzen der Innenstadt durch Studierende genutzt. Hinzu kommen der 2020 fertiggestellte Umbau des obersten Geschosses des Karstadt-Gebäudes zu einem Hörsaalzentrum und eine neue Mensa, beide räumlich anschließend an den neuen Campus Unteres Schloss.

Für die Zukunft plant die Universität, mit zwei weiteren Fakultäten in die Innenstadt umzusiedeln und diese mit zwei neuen Campusstandorten an den bestehenden Campus Unteres Schloss anzuschließen. In diesem Zuge werden auch neu entstehende öffentliche Flächen und Wegeverbindungen mitgeplant, die die Bereiche zwischen Unter- und Oberstadt aufwerten

und die Durchlaufbarkeit verbessern sollen.

Zudem wurden seit 2015 einige sektorale Konzepte/Fachgutachten erarbeitet, die zahlreiche konkrete Maßnahmen und Entwicklungsvorschläge enthalten. Als Beispiele sind hier das Wohnbauandkonzept von 2018, das Klimaschutzteilkonzept Mobilität von 2021 und das Einzelhandelsentwicklungskonzept von 2022 zu nennen. Darüber hinaus ist das bereits seit 2014 bestehende innerstädtische Grünflächenkonzept noch immer aktuell.

Initiiert durch die dynamischen Prozesse der vergangenen Jahre (beispielhaft Universitätsentwicklung sowie Erweiterung und Sanierung des Schlossparks) und fortgeführt durch die in Planung befindlichen Projekte (weitere Universitätsentwicklung und Neugestaltung Herrengarten) sowie die konzeptionellen Weichenstellungen in den einzelnen Sektoren wurde mit der vorliegenden zweiten Fortschreibung des IHaKo eine überordnende Grundlage erarbeitet, die alle vorhandenen und notwendigen Entwicklungsbeiriche in der Siegener Innenstadt vereint.

1.2. Aufgaben und Ziele

Auch im Jahr 2022 sind die Zielaussagen des Handlungskonzeptes von 2010 und dessen Fortschreibung 2014 zum Teil noch immer aktuell. Das Ziel zum Erhalt und zur Weiterentwicklung einer multifunktionalen Innenstadt nach dem Vorbild der „Europäischen Stadt“ wird weiterhin verfolgt. Deutlicher als noch vor einigen Jahren spielt die nachhaltige Entwicklung der Stadt unter den Gesichtspunkten des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung eine große Rolle.

Die Stadt gegenüber Klimaextremereignissen resilienter zu machen, ist ein klares Ziel, welches bei künftigen Stadtentwicklungsprojekten jeglicher Art mitbedacht werden muss.

Zudem nehmen die Themenbereiche Transformationsfähigkeit (z. B. digitale Transformation) und Gemeinwohlorientierung (z. B. über eine veränderte Bodenpolitik) eine größere Rolle ein, welche mit der Aktualisierung der Leipzig-Charta im Jahr 2020 formuliert wurden und damit in den Fokus der Stadtentwicklung in Europa gerückt sind.

Die Stadt Siegen möchte weiterhin ihrer Rolle als urbanes Oberzentrum in Südwestfalen gerecht werden. Um dies zu gewährleisten, muss vor allem die Innenstadt in allen Facetten attraktive Strukturen aufweisen und vielfältige zentrale Funktionen bieten.

Im Fokus der Stadterneuerung seit 2015 bis heute stand insbesondere die Oberstadt mit dem Schwerpunkt der zahlreichen baulichen Maßnahmen im Schlosspark. Hierzu zählen die Sanierung der den Park umgebenen und durchziehenden Schlossmauer, die südliche Erweiterung des Parks sowie die grundsätzliche Erneuerung der Wege und Platzflächen. Zudem wurden zahlreiche öffentliche Gebäude (Museen, Rathaus) energetisch saniert, barrierefrei zugänglich gemacht und teilweise erweitert.

Von 2010 bis 2014 waren es die öffentlichen Räume in der Unterstadt und im Übergangsbereich zur Oberstadt am Kölner Tor bis in die Kölner Straße, die schwerpunktmäßig entwickelt wurden. Hier sind vor allem die Freilegung der Sieg mit Schaffung der Siegstufen und die Reduzierung der Sandstraße von insgesamt vier auf zwei Spuren zu nennen mit der dadurch ermöglichten Verbreiterung der Fußgängerbereiche. Gleichzeitig wurde der erste Abschnitt der Fußgängerzone gestaltet, um bereits den ersten Schritt des Brückenschlag zwischen Unter- und Oberstadt herzustellen.

Im Fokus der vorliegenden Fortschreibung des Handlungskonzeptes stehen zwei wesentlich konzeptionelle Ansätze:

1. Siegen_verbindet

Dabei liegt der Fokus erster Linie auf den räumlich an die Geltungsbereiche von „Siegen – Zu neuen Ufern“ und „Rund um den Sieberg“ angrenzenden Innenstadtbereiche der Vorderen Friedrichstraße, des Häutebachwegs und des Löhrtors, die beide bisher vernachlässigte Übergangsbereiche zwischen Unter- und Oberstadt darstellen. Beide Stadträume sind bisher eher unterentwickelt, weisen jedoch aufgrund ihrer zentralen Lage viel Potenzial auf. Mit Verbindungstrittsteinen können Querschnittsthemen Qualitäten erzeugen und räumliche Wirkungen entfalten.

2. Siegen.Wissen verbindet

Dieser zweite konzeptionelle Ansatz fokussiert sich im Wesentlichen auf die Quartiersaufwertung mit Schaffung von Verbindungen zwischen Unter- und Oberstadt. Diese sollen nicht nur durch (stadt-) räumliche Veränderungen geschaffen werden, sondern auch auf der Ebene der Nutzungen die Quartiere miteinander verbinden und Synergien im Innenstadtbereich aufgreifen und weiterentwickeln.

Die Schwerpunktthemen für die Fortschreibung sind der Ausbau von Strukturen für den Radverkehr sowie für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die gleichzeitige Reduzierung von Strukturen für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Weiterhin steht das Schaffen und Aufwerten von öffentlichen Frei- und Grünflächen, die vielfältig nutzbar sind, auf der Agenda. Eine Kombination der beiden Themenbereiche stellt das Schaffen hochwertiger Fuß- und Radwegeverbindungen im Zusammenspiel mit den zum Verweilen einladenden Frei- und Grünflächen dar.

Durch Entwicklung der öffentlichen Räume sollen auch Impulswirkungen auf private Investitionen hervorgehen.

1.3. Aufbau und Methodik

Der Aufbau des vorliegenden Konzeptes entspricht im Wesentlichen der Fortschreibung des Ursprungskonzeptes von 2014.

Eingangs wird die aktuelle Ausgangssituation der Stadt Siegen unter strukturellen und demografischen Gesichtspunkten beschrieben (Kapitel 2, Ausgangssituation im Überblick). Es folgen ein Rückblick und eine Evaluation der Maßnahmen der vergangenen sieben Jahre und der erzielten Ergebnisse (Kapitel 3, Rückblick). Der räumliche Geltungsbereich inklusive der Quartiersabgrenzungen hat sich nur geringfügig arrondiert zu den Vorgängerkonzepten. Auch die Festlegung auf die sektoralen Handlungsbedarfe bleibt im Wesentlichen bestehen, wird jedoch um das sektorenübergreifende Querschnittsthema Umwelt und Klimaschutz ergänzt, welches den Anfang der Darstellung der Handlungsbedarfe bildet (Kapitel 4, Handlungsbedarfe und Ziele).

Das Kapitel nimmt zudem Bezug auf die Einflüsse der COVID-19-Pandemie und bezieht die sich daraus ergebenden Trends und Entwicklungen in die Handlungsempfehlungen ein. Als Ergebnis wird ein räumliches Gesamtkonzept inklusive einer umfangreichen Maßnahmenliste mit allen relevanten Angaben (z. B. thematische Zuordnung, Kostenaufwand, Priorisierung) vorgestellt (Kapitel 5, Stadtentwicklungskonzept Siegen verbindet). Hier sind nicht nur neue Maßnahmen aufgeführt sondern auch eine Übersicht der Maßnahmen der vergangenen Jahre, die zum Teil bereits umgesetzt sind, sich aktuell in der Umsetzung befinden oder im Zuge des vorliegenden Konzeptes nochmal mit aktualisierter Bewertung in den Fokus gerückt werden.

Im Mittelpunkt der Konzeptfortschreibung von 2014 stand die Zusammenführung der mit dem Entwicklungsprozess 2010 angestoßenen Fachkonzepte und Gutachten (z. B. Grünflächenkonzept Innenstadt oder Gutachten zur Sanierung der historischen Stadt- und

Schlossmauer von 2011) und die sich daraus ableitenden Handlungsfelder und Einzelmaßnahmen.

In der vorliegenden Fortschreibung geht es darum, bereits angestoßene städtebauliche Entwicklungskonzeptionen und -ideen für die Innenstadt aus den vergangenen Jahren realisierbar zu machen und um weitere aus dem Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung entstandene Handlungsfelder und Vorhaben zu ergänzen.

Die bereits angestoßenen Projekte wurden durch politisch besetzte Arbeitskreise begleitet und die Öffentlichkeit mit verschiedenen Veranstaltungsformaten informiert und beteiligt. Beim Projekt „Siegen.Wissen verbindet“ wurde beispielsweise ein hybrider Beteiligungstermin zur Vorstellung des städtebaulichen Masterplans veranstaltet und mit Quartiergängen (sowohl analog als auch digital) und Anwohnerversammlungen ergänzt. Umfassende Informationen sind zudem über eine eigens für das Projekt aufgestellte Website abrufbar.

Im Zuge der Erstellung des vorliegenden IHaKo wurde eine dreiteilige Öffentlichkeitsbeteiligung zur Abfrage von Ideen, Bedürfnissen und Umsetzungsvorschlägen durchgeführt, unter Berücksichtigung vertretbarer Maßnahmen in Zeiten der COVID-19-Pandemie. Dabei wurde großer Wert auf eine differenzierte Zielgruppenansprache gelegt und verschiedene Formate angeboten: eine Online-Beteiligungsplattform, eine Postkartenaktion sowie auf einzelne Quartiere zugeschnittene Quartiergänge.

Über die Beteiligungsplattform hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit in einer digitalen Karte ihre Ideen, Anregungen und Wünsche räumlich zu verorten. Zudem konnte über die abgegeben Beiträge anderer mit Zustimmung oder Ablehnung gevotet werden. Die Postkartenaktion bot die Möglichkeit sich unabhängig von einem Internetzugang an der Fortschreibung des IHaKos zu beteiligen. Auf den dafür zur Verfügung stehenden Postkarten waren

verschiedene Orte innerhalb des Innenstadtbereiches abgebildet, zu denen die Bürgerinnen und Bürger ihre Wünsche äußern konnten.

Die Karten lagen sowohl in den Bürgerbüros der Stadt, wie auch in einzelnen Geschäften in der Innenstadt aus. Trotz ausgiebiger Bewerbung der angebotenen Quartiergänge über die unterschiedlichen Kanäle (print und social media) blieb die Resonanz aus, sodass diese nicht stattgefunden haben.

2.1. Stadtstruktur

2.1.1. Gesamtstadt

Die Universitätsstadt Siegen liegt im südlichen Nordrhein-Westfalen im Dreiländereck an der Grenze zu Hessen und Rheinland Pfalz. Siegen ist die größte Stadt und Oberzentrum der Region Südwestfalen sowie Kreisstadt des Landkreises Siegen-Wittgenstein. Im oberzentralen Einzugsbereich in einem eher ländlich geprägten Umfeld übernimmt die Stadt wichtige Versorgungs-, Bildungs-, Gesundheits-, Verwaltungs- und andere Dienstleistungsaufgaben.

Durch die Gebietsreform 1975 wurde das heutige Siegen aus den Städten Siegen, Hüttental und Eiserfeld gebildet und überschritt damit erstmals die Grenze zur Großstadt. Der polyzentrische Aufbau der Stadt hat sich bis in die heutige Zeit mit fünf städtisch geprägten Zentren unterschiedlicher Bedeutung und insgesamt 23 Ortsteilen erhalten. Die Stadtmitte (Alt-) Siegens, zentral gelegen im Stadtorganismus, bildet das Hauptgeschäftszentrum. Zusätzlich dienen die Stadtteilzentren in Weidenau, Geisweid, Eiserfeld und Niederschelden als Nebenzentren im Stadtgefüge. Darüber hinaus ergänzen zahlreiche vorgelagerte Dörfer, wie Seelbach, Trupbach, Oberschelden oder Volnsberg das Stadtgebiet.

Stadtbildprägend ist die dichte Bebauung der Täler mit bewaldeten, dahinter aufragenden Kuppen. Um das dicht bebaute historische Stadtzentrum auf dem Siegburg (heutige Oberstadt) blieb von Nordwesten über Norden und Osten bis Südosten ein „grüner Ring“, nicht zuletzt aufgrund der schwer bebaubaren, steilen Hänge, kontinuierlich als Grüngürtel erhalten.

Im Stadtteil Siegen befinden sich insgesamt acht Berge bzw. Hügel. Dazu gehören der überwiegend bebaute Siegburg (Innenstadt) und die sieben grünen Berge mit Höhen zwischen 307 und 371 Metern über NHN.

Neben der bewegten Topographie wird die Stadtstruktur maßgeblich durch die Verkehrsinfrastruktur bestimmt (Autobahn, Hochstraße Hüttentalstraße (HTS) und durch die Täler verlaufende Landes- und Bundesstraßen sowie die teilweise mehrgleisigen Bahnstrecken).

Die HTS durchzieht die Stadt in Nord-Süd-Richtung und orientiert sich in weiten Teilen am Lauf von Ferndorf und Sieg. Eine ähnliche Wirkung haben die Eisenbahngleise der Ruhr-Sieg-Strecke, welche ebenfalls entlang des Siegtals verlaufen. Insbesondere in der Innenstadt üben die Gleisanlagen eine massive Barrierewirkung aus.

2.1.2. Untersuchungsraum Innenstadt

Innerhalb der Siegener Innenstadt lassen sich nach der städtebaulichen Eigenart, die sich aus den historischen, baulichen, nutzungsstrukturellen und/oder natürlichen Merkmalen ableiten lässt, zwölf unterschiedliche Quartiere abgrenzen. Den Kernbereich der Siegener Innenstadt bilden die sieben Quartiere Ober- und Unterstadt, Verwaltungsstadt, Oranienstraße, Lohgraben, Hain und Vordere Friedrichstraße. Fünf weitere Quartiere (Eintracht, Hammerhütte, Berufsschulzentrum, Hintere Friedrichstraße, Heeserstraße) wurden der Innenstadt als funktionale Erweiterungsbereiche zugeordnet.



Abb. 2: Siegener Stadtgebiet mit der Innenstadt (rote Kontur)

Der Kernbereich der Innenstadt ist wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die HTS, Bahnanlagen sowie den Straßenzug Marburger Tor entlang der Siegburgkante,
- im Osten durch den starken Höhenversprung am Siegburg entlang der Straße Hainer Hütte,
- im Süden durch die Spandauer und Frankfurter Straße (B 54),
- im Westen durch die Badstraße und die Leimbachstraße (L 562).

Von herausragender Bedeutung sind die Quartiere Oberstadt und Unterstadt. Die Oberstadt als historische Stadt bis 1850, die Unterstadt vor allem als heutiges Geschäftszentrum. An die beiden zentralen „City-Quartiere“ schließt im Südwesten das Quartier Verwaltungsstadt mit Kreisverwaltung, Land- und Amtsgericht sowie weiteren Behörden und Geschäftsgebäuden an. Das Quartier Vordere Friedrichstraße schiebt sich keilförmig zwischen Ober- und Unterstadt. Südlich der Oberstadt schmiegen sich die Quartiere Oranienstraße, Lohgraben und Hain an die Siegburghänge.

Um den Kernbereich liegen ringförmig Wohnquartiere, die sich durch direkte, kurze Wegeverbindungen zum Zentrum auszeichnen. Dieser funktionale Erweiterungsbereich ist zwar überwiegend vom Wohnen geprägt, verfügt jedoch auch über innenstadtrelevante Sonderfunktionen (z. B. Siegerlandhalle, Schulzentren): Im Nordosten, am Eingang der Innenstadt gelegen und über die Sandstraße an das Zentrum angebunden die Quartiere Heeserstraße und Hintere Friedrichstraße, im Nordwesten, nördlich des Bahnhofs gelegen, an die Unterstadt angrenzend das Quartier Berufsschulzentren, im Südwesten, ebenfalls am Eingang der Innenstadt gelegen und über die Koblenzer Straße (L 562) mit dem Zentrum verbunden die Quartiere Eintracht und Hammerhütte.

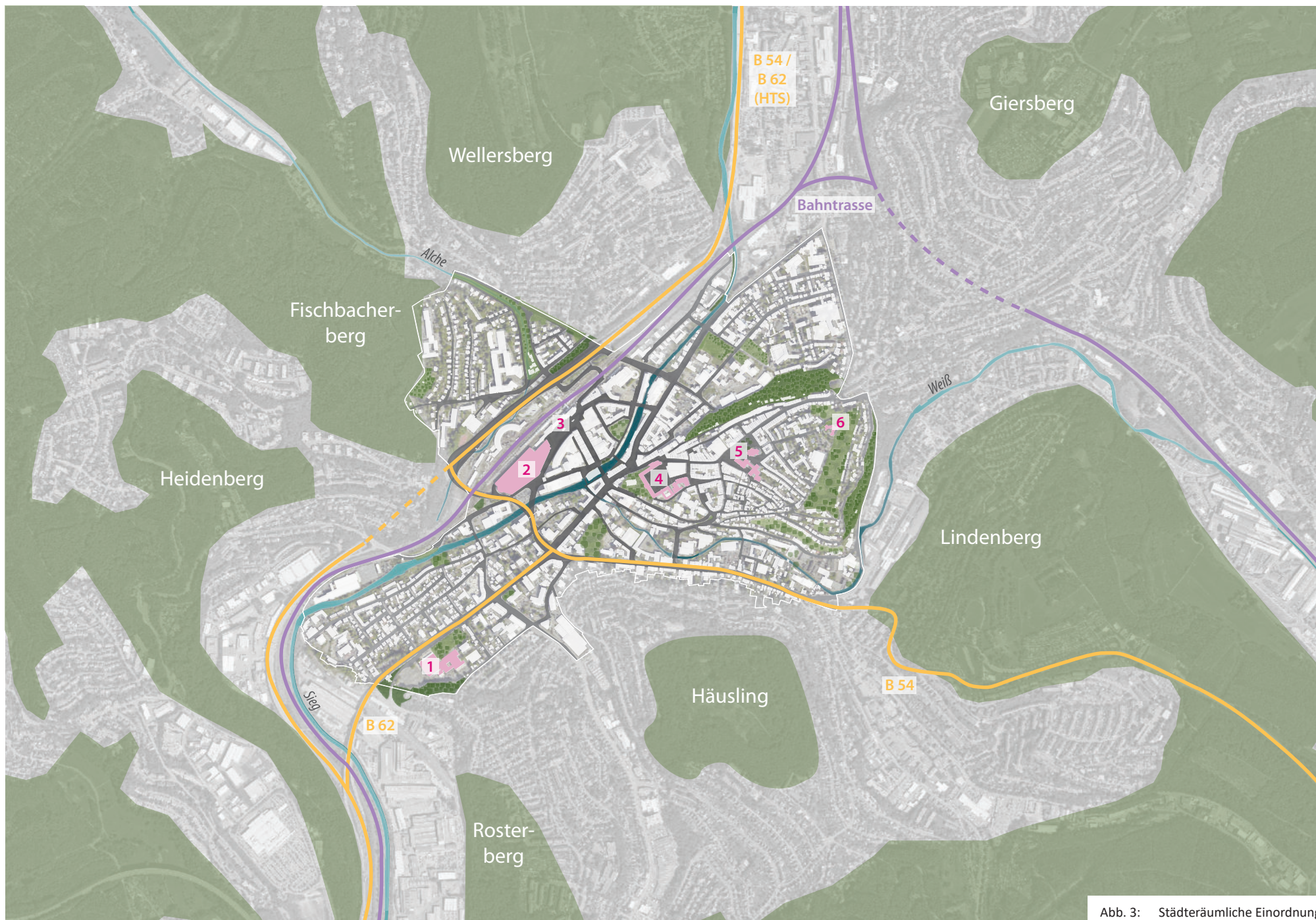
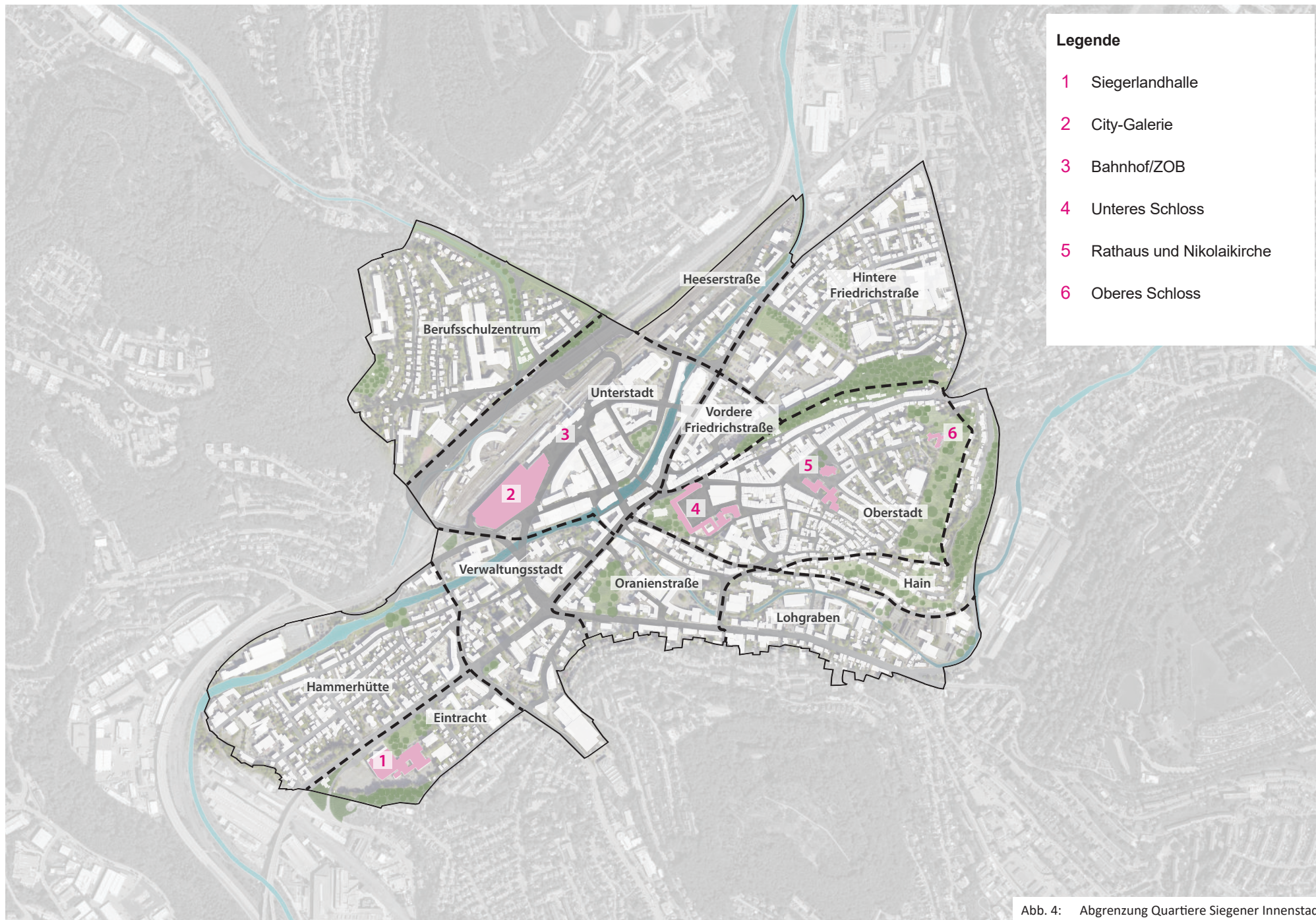


Abb. 3: Städteräumliche Einordnung



Legende

- 1 Siegerlandhalle
- 2 City-Galerie
- 3 Bahnhof/ZOB
- 4 Unteres Schloss
- 5 Rathaus und Nikolaikirche
- 6 Oberes Schloss

Abb. 4: Abgrenzung Quartiere Siegener Innenstadt



Abb. 5: Siegerlandhalle



Abb. 7: Bahnhof/ZOB



Abb. 9: Rathaus und Nikolaikirche



Abb. 6: City-Galerie



Abb. 8: Unteres Schloss

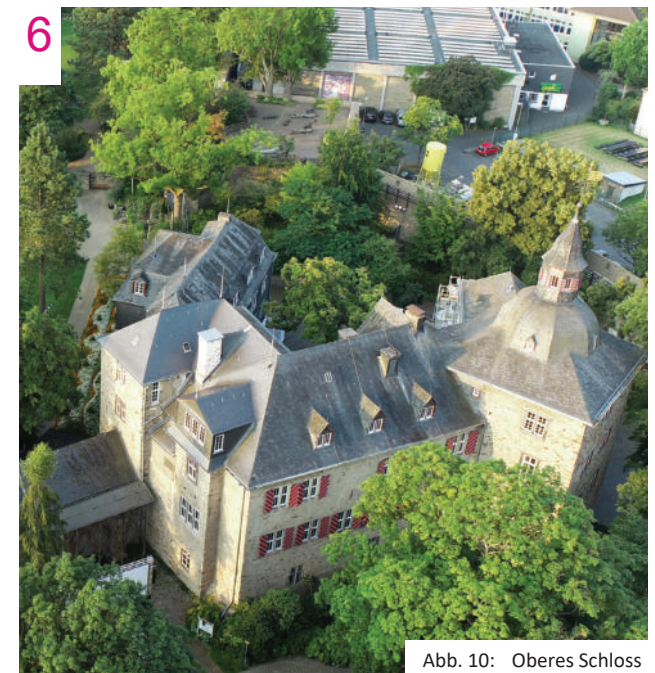


Abb. 10: Oberes Schloss

2.2. Demographie

2.2.1. Gesamtstadt

Bevölkerungsentwicklung

In der Universitätsstadt Siegen leben gegenwärtig 101.943 Einwohnerinnen und Einwohner (EW)¹. Im Vergleich zum Basisjahr 2013 ist die Bevölkerungszahl um ca. 2 % gestiegen, wobei der größte Anstieg von 2013-2015 zu verzeichnen ist. In den letzten fünf Jahren hält sich die Zahl der EW auf einem stabilen Niveau.

Obwohl frühere Prognosen von einer Schrumpfung der städtischen Bevölkerung um 11,2 % bis 2030 ausgegangen sind, legen neuere Schätzungen jedoch einen leichten Anstieg der Bevölkerung nahe. Der Landesbetrieb IT.NRW prognostiziert für 2040 eine EW-Zahl von 107.292, was einem Anstieg von 4,8 % im Vergleich zu 2018 (102.337 EW) entspricht² (s. Abb. 11). Diese Entwicklungen unterliegen jedoch immer den Schwankungen der aktuellen globalen Umbrüche und können daher schwanken.

Altersstruktur

Wie auch in den letzten Jahren ist deutlich, dass in Zukunft der Anteil der über 70-jährigen in Siegen zunehmen wird. Nach der Gemeindemodellrechnung von IT.NRW wird bis 2040 der Anteil der über 70-jährigen deutlich zunehmen (s. Abb. 13). Wie viele andere Kommunen auch, muss die Stadt den Herausforderungen einer alternden Gesellschaft begegnen.

Wanderung

Gemittelt über die Jahre 2013-2020 hat die Universitätsstadt Siegen insgesamt bislang ein positives Wanderungssaldo zu verzeichnen (s. Abb. 12). Was

insbesondere an den hohen Zuzügen in den Jahren 2014 und 2015 liegt. Die Jahre 2019 und 2020 zeichnen sich durch ein negatives Wanderungssaldo aus. Inwieweit die COVID-19-Pandemie diese Entwicklungen beeinflusst und möglicherweise verstärkt hat, wird sich erst in den nächsten Jahren zeigen.

Bei der Wanderung über die Gemeindegrenzen wird deutlich, dass im Durchschnitt der Jahre 2016-2020 in der Altersgruppe der 18-25-Jährigen ein deutlicher Überschuss der Zugezogenen je 1.000 EW abzu- lesen ist (ca. + 6). Damit liegt die Universitätsstadt Siegen deutlich über dem Schnitt des Bundeslandes NRW (ca. + 1) und leicht über dem Schnitt in der Kategorie *Kleine Großstadt* (ca. + 3,75)³. Dies legt die Vermutung nahe, dass sich diese Entwicklung durch die Universität und den damit verbundenen den Zu- zug der Studierenden erklären lässt. Trotz dieser po- sitiven Entwicklung zeichnet sich in den übrigen Al- tersgruppen ein Überschuss der Fortgezogenen ab, welcher in den meisten Fällen über dem Schnitt der Schnitt des Landes NRW und der Kategorie *Kleine Großstadt* liegt.

Beschäftigtenstruktur

In der Universitätsstadt Siegen sind 51.523 Men- schen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Davon entfallen 0,1 % auf den Bereich *Land- und Forstwirt- schaft*, 22,9 % sind im *produzierenden Gewerbe* an- gestellt und 21,0 % im Bereich *Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei*. Der größte Anteil von 56,0 % fällt auf die Kategorie *Sonstige Dienstleistungen* zu. Damit liegt die Universitätsstadt in dieser Kategorie über dem Schnitt des Kreises Siegen-Wittgenstein und entspricht der Kategorie *Kleine Großstadt*⁴. Die Verteilung der Beschäftigungsstruktur lässt zudem auf die Bedeutung der Innenstadt als Arbeitsstandort schließen. (s. Abb. 16)

2.2.2. Untersuchungsraum Innenstadt

Bevölkerungsentwicklung in der Innenstadt

In der Siegener Innenstadt wohnen insgesamt 8.190 Menschen (Stand: 30.09.2021). Die prozentu- ale Entwicklung seit 2013 zeigt einen Anstieg der Be- völkerung von etwa 7 % in Bezug zum Basisjahr 2013 (s. Abb. 15). An der Bevölkerungsentwicklung der In- nenstadtquartiere lässt sich der allgemeine Trend der Reurbanisierung nun auch in Siegen erkennen, nach- dem dies bei der Fortschreibung des IHaKos 2015 noch nicht der Fall war. Dabei ist in neun von zwölf Quartieren der Innenstadt ein positives Wachstum zu verzeichnen, das sich zwischen 16 % und 3 % bewegt.

In lediglich drei Quartieren ist die prozentuale Bevöl- kerungsentwicklung negativ. Inwieweit sich dieser Trend durch die Einflüsse der COVID-19-Pandemie fortsetzt, bleibt abzuwarten. Eine besonders hohe Zunahme der Bevölkerung im Vergleich zu 2013 verzeichnen die Quartiere *Vordere Friedrichstraße* (16 %), *Verwaltungsstadt* (15 %) und *Oranienstraße* (14 %). Zudem lässt die Steigung der EW-Zahlen die Vermutung zu, dass die Stadtentwicklungsmaßnah- men der letzten Jahre zu einer Attraktivitätssteige- rung der Innenstadt als Wohnort geführt haben.

Diese Entwicklung sollte besonders vor dem Hinter- grund der Ansiedlung der Universität in den Quartie- ren *Friedrichstraße* und *Oranienstraße* berücksichtigt und weitergedacht werden. Lediglich die Quartiere *Unterstadt*, *Hain* und *Heeserstraße* verzeichnen im Vergleich zu 2013 einen Rückgang der Bevölkerung.

Die Innenstadt ist mit 8.190 EW relativ dicht besiedelt, was auf eine funktionierende Funktionsmischung schließen lässt. Zwar dominieren insgesamt die han- delsaffinen und dienstleistungsorientierten Einrich- tungen, jedoch gibt es einige Quartiere, die sich durch eine hohe Wohndichte auszeichnen.

1 Stand 31.12.2020

2 Landesdatenbank NRW 2022: Kommunalprofil Siegen, S. 8

3 Landesdatenbank NRW 2022: Kommunalprofil Siegen, S. 9

4 Landesdatenbank NRW 2022: Kommunalprofil Siegen, S. 13

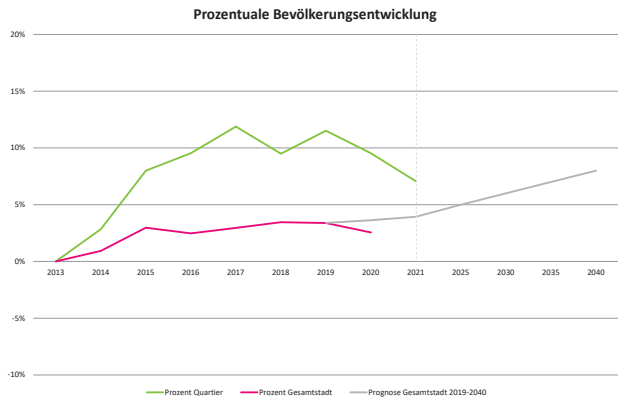


Abb. 11: Prozentuale Bevölkerungsentwicklung

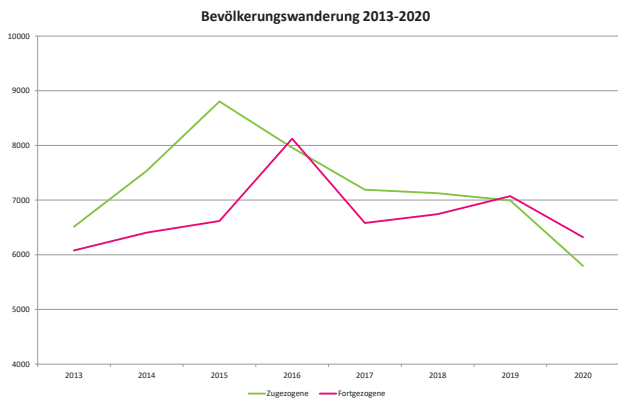


Abb. 12: Bevölkerungswanderung 2013-2020

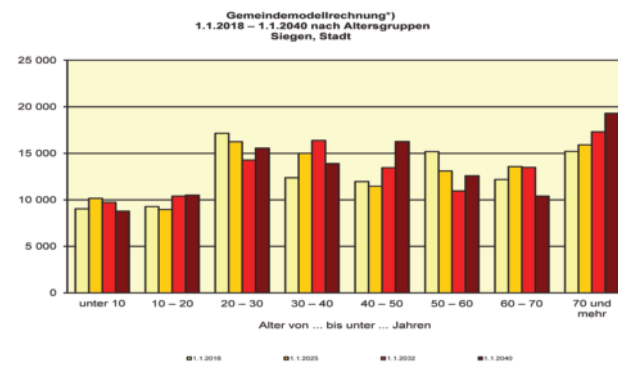


Abb. 13: Gemeindemodellrechnung

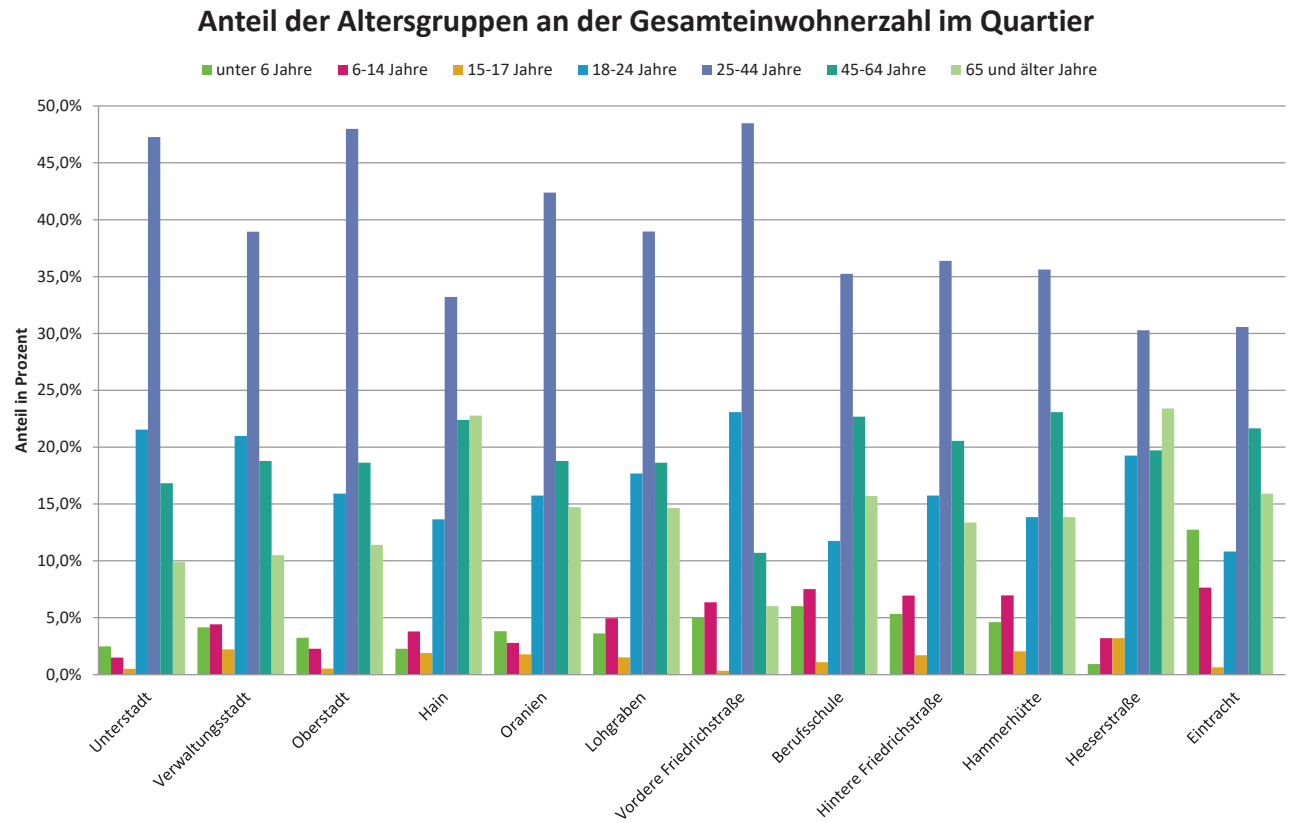


Abb. 14: Anteil Altersgruppe Gesamteinwohnerzahl im Quartier

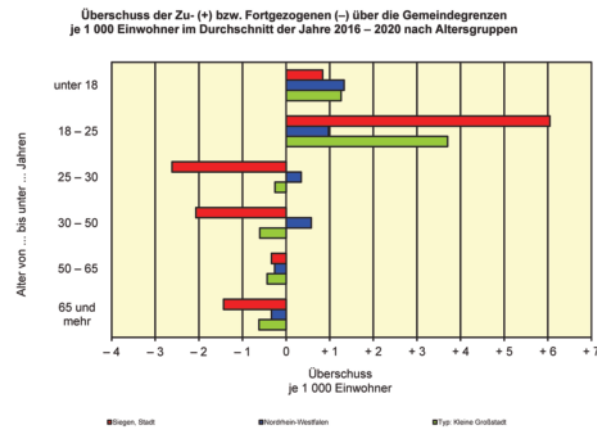


Abb. 15: Überschuss Zu- bzw. Fortgezogene nach Altersgruppen

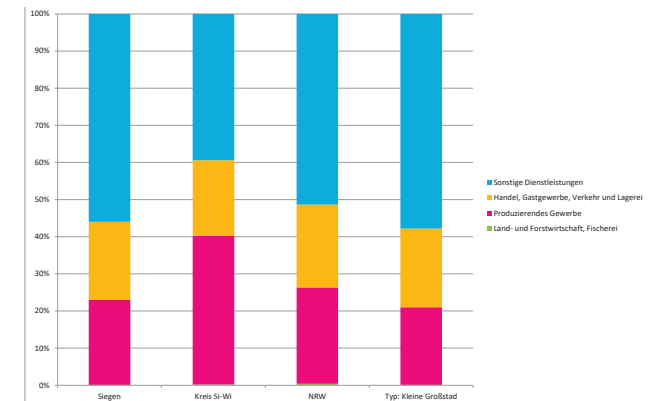


Abb. 16: Beschäftigtenstruktur

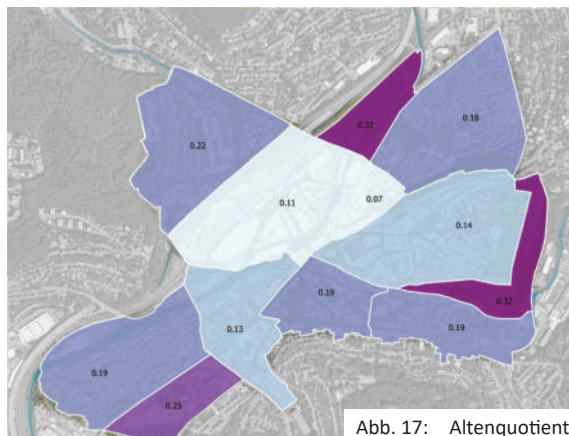


Abb. 17: Altenquotient

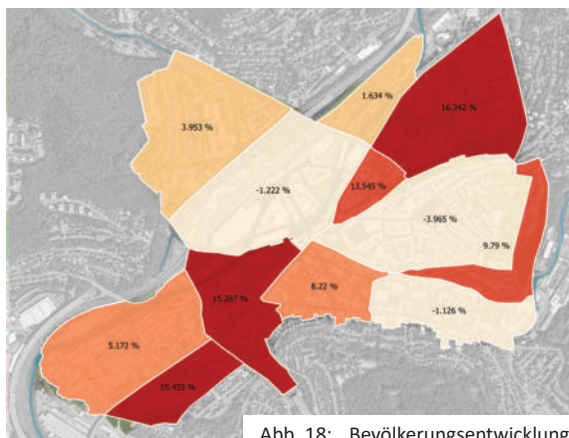


Abb. 18: Bevölkerungsentwicklung Quartiere

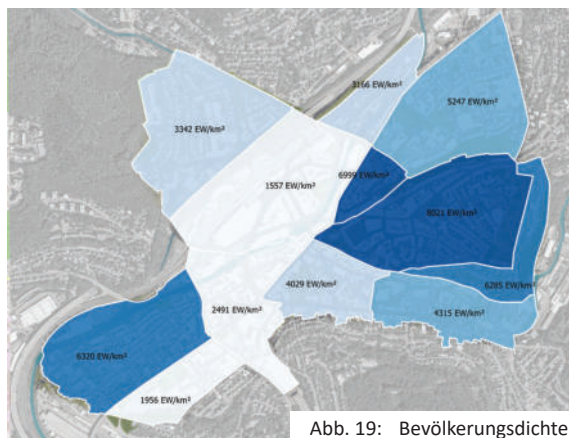


Abb. 19: Bevölkerungsdichte

Dazu gehören in erster Linie die Quartiere *Oberstadt* (2.067 EW) sowie die Quartiere *Hammerhütte* (1.322 EW) und *Hintere Friedrichstraße* (1.182 EW).

Auch bei der Altersstruktur der innerstädtischen Quartiere zeigt sich ein heterogenes Bild (s. Abb. 14 und Abb. 17). Die Innenstadt hat im Vergleich zur Gesamtstadt eine deutlich jüngere Bevölkerung. Aktuell liegt der Altenquotient⁵ der Gesamtstadt bei 0,32 (2020) und für den Innenstadtbereich bei 0,17 (2020). Besonders viele junge Menschen (15-44 Jahre) wohnen aktuell in den Quartieren *Oberstadt* (2021: 1332), *Hintere Friedrichstraße* (2021: 636) und *Hammerhütte* (2020: 681).

Die Innenstadt hat im Vergleich zur Gesamtstadt einen höheren Anteil an Personen, die keine deutschen Staatsbürgerinnen oder Staatsbürger sind (Innenstadt: 21,34 %; Gesamtstadt: 16,0 %). Auf Quartiersebene bezogen wohnen in den Quartieren *Verwaltungsstadt* (34,81 %), *Unterstadt* (29,70 %) und *Lohgraben* (29,28 %) prozentual gesehen die meisten Eingewanderten. In den Quartieren *Oberstadt* (12,19 %), *Eintracht* (14,65 %) und *Hain* (15,56 %) liegt der Anteil knapp unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt.

Insgesamt zeichnet sich die Siegener Innenstadt durch eine heterogene und vielfältige Bevölkerung aus. Diese Struktur gilt es im Rahmen der zukünftigen Entwicklungen zu berücksichtigen und die Innenstadt zu einem lebenswerten Ort für alle Bewohnenden zu entwickeln.

⁵ Der Altenquotient beschreibt das Verhältnis der Personen im Rentenalter (65 Jahre und älter) zu den Personen im erwerbsfähigen Alter (15-64 Jahre)

In den vergangenen sieben Jahren sind zahlreiche Projekte aus dem IHaKo von 2015 bearbeitet und umgesetzt worden. Dazu zählen in erster Linie bauliche Maßnahmen, wie etwa die Sanierung und Erweiterung des Schlossparks oder die Sanierung der historischen Stadt- und Schlossmauer, die allesamt zur gleichnamigen Städtebaufördergesamtnahme „Rund um den Sieberg“ gehören. Neben den nachfolgenden Erläuterungen zu den durchgeführten Maßnahmen, bietet die Abbildung 30 (S. 16) eine kartographische Übersicht.

Sanierung Stadt- und Schlossmauer

Die Sanierung der insgesamt rund 1,6 km langen Stadt- und Schlossmauer besteht aus acht Bauabschnitten, davon sind vier bereits umgesetzt. Zwischen 2018 und 2022 wurden bei den vier Abschnitten altes Fugenmaterial entfernt, defekte Steine ausgetauscht, das Mauerwerk gesäubert und abschließend wieder verfügt. So konnte bis heute bereits ein Großteil der gesamten Schlosspark umgebenen und teilweise mit Querverbindungen durchziehenden Mauer saniert werden. Damit ist der Erhalt des ortsbildprägenden Mauerwerks langfristig gesichert und trägt zur Aufwertung und Beliebtheit des Schlossparks in der Bevölkerung bei.

Abriss Jugendherberge und Erweiterung Schlosspark

Zwischen August und November 2016 wurde die ehemalige Jugendherberge abgerissen, die sich bis dahin zentral auf der heutigen Erweiterungsfläche des Schlossparks befand. Nach einjähriger Bauzeit wurde im Juni 2021 die Schlossparkerweiterung abgeschlossen und der Schlosspark damit in seiner ursprünglichen Ausdehnung wiederhergestellt. Mit den Fördermitteln

sind eine große dreiteilige Spielplatzanlage, zahlreiche Sitz- und Liegemöglichkeiten sowie sanierte Wege auf der rundum neu gestalteten Fläche entstanden.

Wegesanierung Schlosspark

Im Sommer 2022 wurden die Wegesanierungen im zentralen Bereich des Schlossparks fertiggestellt. Die an beiden Rändern des Parks in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Achsen wurden asphaltiert, um der hohen Frequentierung des Parks langfristig standzuhalten und um nahtlos an die asphaltierten Wege auf der in 2021 fertiggestellten Erweiterungsfläche anzuschließen. Die Querverbindungen wurden in wassergebundener Wegedecke ausgestaltet, Platzflächen mit Naturstein gepflastert. Vorhandene Treppen wurden zurückgebaut und barrierefrei umgestaltet. Vereinzelt wurden neue Sitzbänke und Mülleimer aufgestellt.

Energetische Sanierungen, Museumserweiterung, Baumaßnahmen zur Barrierefreiheit

Neben den Freiflächenmaßnahmen wurden auch zahlreiche Anpassungsmaßnahmen an öffentlichen Einrichtungen/Gebäuden durchgeführt. Das im **Oberen Schloss** befindliche Siegerlandmuseum wurde in seiner Ausstellungsfläche um die Räumlichkeiten Bauchgitterraum und Welsche Haube erweitert. Zudem wurden die Fenster in den Gebäudeteilen Bischofshaus und Torhaus energetisch saniert, indem Vorsatzscheiben aus K-Glas eingesetzt wurden. Seit 1996 befindet sich am Standort der 1939 zerstörten Synagoge im Erdgeschoss anschließend erbauten Hochbunkers das **Aktive Museum Südwestfalen**, das die NS-Geschichte mit Schwerpunkt „Jüdische Geschichte im Kreis Siegen-Wittgenstein“ dokumentiert. Die Ausstellungsfläche wurde durch den Umbau des 1. Obergeschosses erweitert.



Abb. 20: Oberes Schloss



Abb. 21: Start Teilprojekt Sanierung Stadtmauer



Abb. 22: Stadtmauer nach Sanierung



Abb. 23: Winterbeleuchtung

Zudem wurde ein Seminarraum als außerschulischen Lernort im Obergeschoss integriert. Dieser ist auch über eine außenliegende Treppe erschlossen und dadurch unabhängig von den Museumsöffnungszeiten nutzbar.

Im Erdgeschoss des **Haus Seel** befindet sich die städtische Galerie, die Obergeschosse werden durch die Stadtverwaltung genutzt. Die energetischen Sanierungsmaßnahmen umfassten den Austausch der Fenster im gesamten Gebäude, die Dämmung des Flachdachs im Ausstellungssaal und den Austausch der dort eingebauten Lichtkuppeln. Im Untergeschoss wurde darüber hinaus ein WC behindertengerecht umgebaut, welches mit einem Treppenlift DIN-konform barrierefrei zugänglich ist.

Unmittelbar vor der Umsetzung befindet sich die Umbaumaßnahme am **Rathaus Siegen**, an dem die Errichtung eines außenliegenden Aufzugs in einer denkmalgerechten Stahl und Glas Konstruktion zur barrierefreien Erschließung aller Etagen und Teiletagen im Gebäudeteil A vorgesehen ist. Bereits umgesetzt ist die Anbringung von zwei Plattformliften zur vollständigen barrierefreien Zugänglichkeit der Gebäudeteile B und C.

Fassadenprogramm Innenstadt

Über das Fassadenprogramm wurden folgende Maßnahmen unterstützt:

- Sanierung von Fassaden sowie die dazu erforderlichen Vorarbeiten, insbesondere das Reinigen, Verputzen und Streichen, der Rückbau von störenden Fassadenverkleidungen, die Wiederherstellung ursprünglicher Fassadengliederungen, die Erneuerung von Fenstern und Türen in traditioneller Ausführung, Fensterläden, die Erneuerung von Fachwerk sowie von Holz- und Schieferbekleidungen (Naturschiefer)
- die Erneuerung bestehender, laut Gestaltungssatzung Innenstadt nicht satzungskonformer Werbeanlagen
- Sanierung von Naturschieferdächern einschließlich Nebenarbeiten.

Durch das Programm konnten insgesamt 26 Fassaden- und Dachsanierungen, einige davon in Naturschiefer, unterstützt werden. In einem Fall wurde eine Ertüchtigung von Fenstern und Türen in traditioneller Gestaltung unterstützt.

Verfügungsfonds (Winterbeleuchtung)

Die Stadt Siegen hat den Weihnachtsmarkt ab dem Jahr 2017 konzeptionell neu ausgeschrieben. Um die Gesamtatmosphäre in der Innenstadt mit Beleuchtungselementen nachhaltig zu attraktivieren und besondere Bereiche professionell zu inszenieren, erfolgte die Ausschreibung eines Gesamtbeleuchtungskonzeptes für die meistfrequentierten Straßen und Plätze in der Oberstadt. Das Beleuchtungskonzept beinhaltet einzigartige Sternmotive an den Straßenlaternen, Sterne und Lichterketten mit animierten Lichtstäben in den großen Bäumen, Konturenbeleuchtungen, eine Highlightkugel am Unteren Schloss, Straßenüberspannungen sowie Illuminationen von Brückengeländern. Finanziell unterstützt wurde die

Maßnahme durch das Unternehmen Innogy, die Immobilien- und Standortgemeinschaft Oberstadt e. V. und die Kommunale Entwicklungsgesellschaft. Ergänzend wurde auch im Bereich der Bahnhofstraße und in Teilbereichen des Siegufers außerhalb der Förderkulisse die Beleuchtungskonzeption installiert, um ein ganzheitliches, attraktives Gesamtbild der Innenstadt in der dunklen Jahreszeit zu gewährleisten. Die Beleuchtungselemente in diesem Bereich wurden durch städtische und private Mittel finanziert.

Abriss und Neugestaltung Herrengarten

Neben den „Rund um den Sieberg“-Maßnahmen steht zudem die Neugestaltung des ehemaligen Gebäudekomplexes Herrengarten zu einem Bürgerpark kurz bevor. Das an die Siegstufen in der Innenstadt angrenzende und gemischt genutzte Geschäftshaus wurde im Dezember 2021 und Januar 2022 vollständig abgerissen. Im Februar und März wurde die Baugrube verfüllt.

Bis Ende 2023 entsteht auf der jetzigen Freifläche eine urbane Grünanlage mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. Umrandet wird die Anlage mit verschiedenen, individuellen Sitzmöbeln, die zum Beispiel multifunktional nutzbar sein werden. Zwischen den Sitzgelegenheiten und der der großen Rasenfläche im zentralen Bereich wird eine wassergebundene Wegedecke entstehen. Diese wird eingerahmt durch verschiedenen Gräsern und Staudenpflanzungen.

Darüber hinaus werden sieben neue Bäume gepflanzt. Im westlichen Teil entsteht ein Podest, das als Bühne genutzt werden kann, im Norden eine Tanz- und Aktionsfläche. Auch Spielelemente für Kinder sind vorgesehen. Um die Fläche bis zum Beginn der Umbauarbeiten temporär zu attraktivieren, wurde sie nach der Verfüllung der Baugrube und Aufschüttung der obersten Erdschicht eingesät.



Abb. 24: Sanierung und Umbau Galerie Haus Seel



Abb. 25: Altstadt



Abb. 26: Jurysitzung des freiraumplanerischen Wettbewerbs



Abb. 27: Spielplatz Schlosspark



Abb. 28: Spielplatz Schlosspark



Abb. 29: Herrengarten nach Abriss

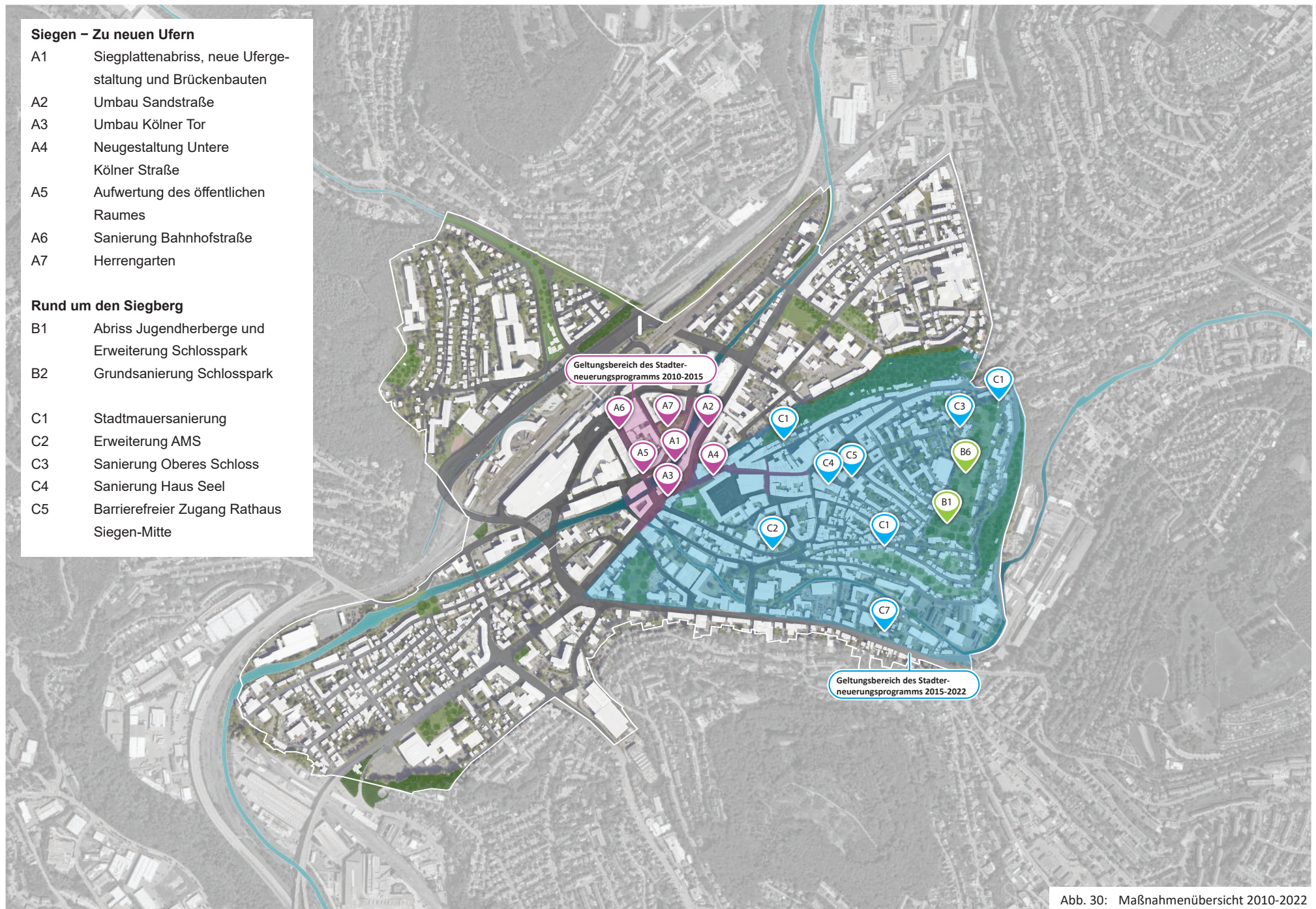


Abb. 30: Maßnahmenübersicht 2010-2022



Abb. 31: Spielplatz Schlosspark

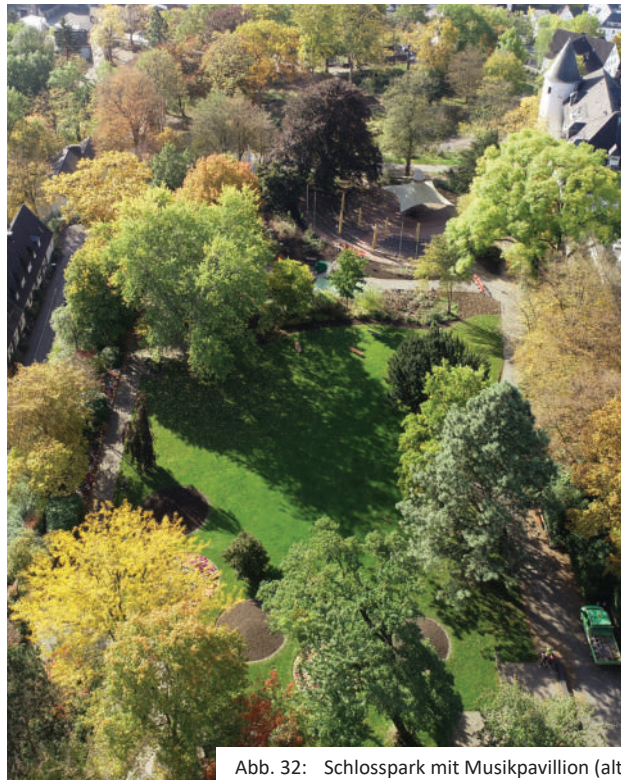


Abb. 32: Schlosspark mit Musikpavillon (alt)

4.1. Umwelt und Klimaschutz

4.1.1. Allgemeine Entwicklungen und aktuelle Trends

Die Bedeutung der Themen Klimaschutz und -anpassung ist in den vergangenen Jahren stark gestiegen und nicht zuletzt durch die Fridays-for-Future-Bewegung in der öffentlichen Debatte und im politischen Diskurs angekommen. Auch für kommunale Entwicklungen ist das Thema von großer Bedeutung. Überschneidungsbereiche mit anderen Kapiteln sind aufgrund der weitreichenden Auswirkungen des Themas nicht zu vermeiden. Es wurde sich dennoch bewusst dazu entschieden, das Thema Klimaschutz in einem eigenen Kapitel zu behandeln, um die Bedeutung für zukünftige städtebauliche Entwicklungen hervorzuheben. Die aktuellen Entwicklungen lassen sich in vier Themenfelder aufgliedern, die im Folgenden beschrieben werden.

Mobilitätswende

Im Zuge der voranschreitenden Mobilitätswende kommt es zu einer Zunahme des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs. Durch die COVID-19-Pandemie und der befürchteten Ansteckungsgefahr im ÖPNV wurde dieser Effekt zusätzlich verstärkt. In Folge dessen kam es auch zu einer vorübergehenden Stärkung der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die zu verzeichnende Verbesserungen der Luftqualität im ersten Lockdown konnten daher nicht beibehalten werden.

Problematisch ist neben den höheren Emissionen durch den MIV die Tatsache, dass die ÖPNV-Betreiber

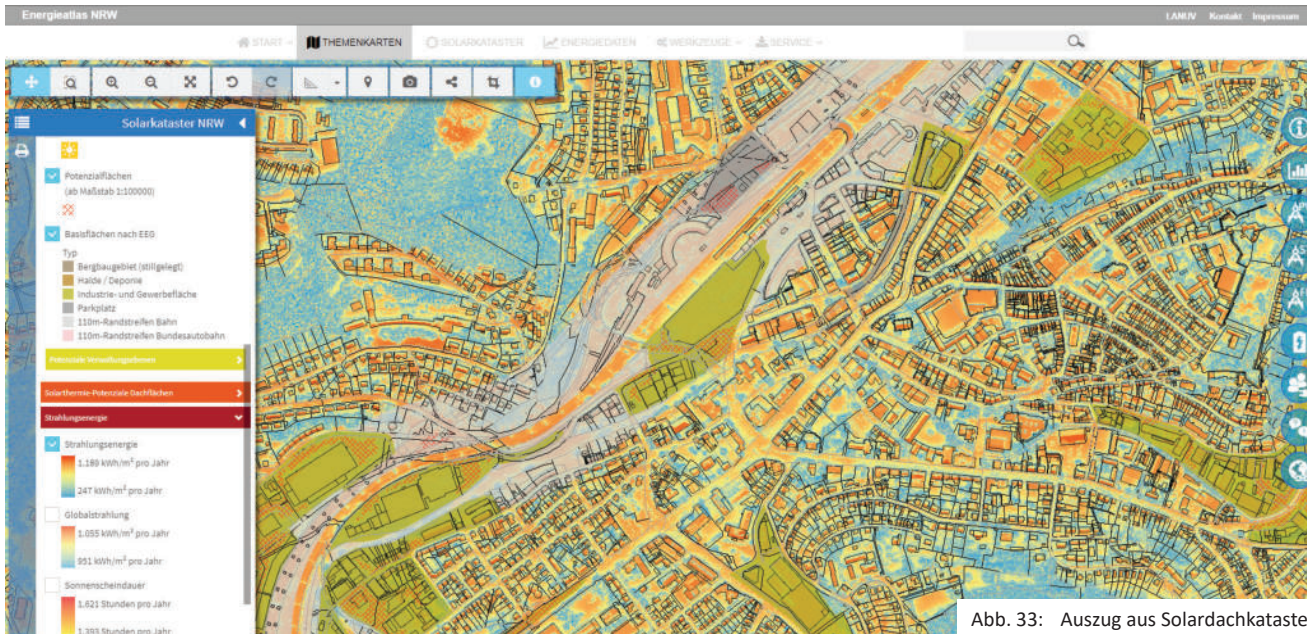


Abb. 33: Auszug aus Solardachkataster

finanziell geschwächt wurden und sie die notwendigen Zukunftsinvestitionen zur Verkehrswende nicht in ausreichendem Maße angehen können.

Der ÖPNV ist hinsichtlich des Angebots (Taktung, Anbindung), der Multimodalität (Fahrradmitnahme, verkehrsmittelübergreifende Tickets), der Emissionsfreiheit der Antriebssysteme, der Bezahlbarkeit und des Services (digitale Fahrgastinformationssysteme) mit steigenden Erwartungen konfrontiert.

Der Wunsch nach wohnortnahem Arbeiten sowie die Bereitschaft und Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten, nehmen auch bedingt durch die Pandemie zu. Daher ist anzunehmen, dass das beruflich bedingte Verkehrsaufkommen in der Zukunft etwas geringer ausfallen dürfte.

Beim MIV zeigt sich zudem ein Zuwachs der Elektromobilität, wobei mit den gestiegenen Zulassungszahlen der Bedarf an Lademöglichkeiten wächst. In diesem Zusammenhang kommt es zu neuen baulichen

Anforderungen beispielsweise durch das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG). Zudem ist in den nächsten Jahren mit einer Zunahme an autonomen Fahrzeugen im Alltagsverkehr zu rechnen. Dies betrifft auch die Etablierung von Shuttles zur Anbindung kleiner Ortschaften an den ÖPNV.

Klimaanpassung und Ökologie

Der Fokus auf Hochwasser- und Starkregenvorsorge beim Bauen und Planen ist in Folge erneuter Naturkatastrophen im Jahr 2021 und besserer Datengrundlagen stärker geworden. Daraus ergeben sich zukünftig andere, wahrscheinlich angepasste Planungsgrundlagen und ggf. veränderte bauliche Anforderungen, mindestens aber ein größeres Interesse der Bevölkerung an baulichem Objektschutz und kommunaler Hochwasservorsorge.

Eine zunehmende Hitzebelastung im innerstädtischen Bereich und bei Gewerbeflächen verringert die Aufenthaltsqualität in den Sommermonaten auf

stark versiegelten und verschattungsarmen Flächen. Diesem Umstand versuchen Städte im Rahmen ihrer Stadtentwicklung zu begegnen. Die vermehrt vorkommenden Dürreperioden der vergangenen Jahre führen zu erheblichen Schäden in der Forstwirtschaft und generieren einen zunehmenden Bewässerungsbedarf für Stadtgrün. Neben den Hitzebelastungen soll durch Dach- und Fassadenbegrünungen sowie „Urban Gardening“ auch der sinkenden Artenvielfalt in Städten etwas entgegen gesetzt werden. Diese Entwicklung wird vielerorts vermehrt durch Förderprogramme und private Initiativen unterstützt.

Bauen

Auf Grund der immer kleineren Restbudgets an noch zu emittierenden Treibhausgasen vor dem Hintergrund der überlebenswichtigen Einhaltung der Klimaschutzziele kommt es zu höheren energetischen Anforderungen an die Gebäudehülle und einer höheren Nachfrage nach nachhaltigen Baustoffen. Lieferengpässe bei Baumaterialien und Fachkräftemangel im Handwerk sowie bei weiteren Akteuren (z. B. im Bereich Planung, Architektur, Energieberatung) erschweren die Erreichung der erforderlichen Sanierungsquoten.

Energiewende

Der Trend zum Ausstieg aus fossiler Energieerzeugung stellt auch Anforderung an die Energieplanung in den Kommunen und beeinflusst die Geschäftsmodelle der lokalen Energieversorgungsunternehmen. Dies hat einen zunehmenden Marktanteil für Wärmepumpen und anderen erneuerbaren Energiequellen zur Folge sowie den vielerorts vorangetriebenen Ausbau von Wärmenetzen. Die lokale Energieerzeugung über Photovoltaik und Solarthermie nimmt zu, vorhandene Potenziale werden auf Grund steigender Kosten für fossile Energieträger verstärkt genutzt und so eine dezentrale Energieversorgungsstruktur befördert.

Auch bei der Energiewende werden die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie verstärkt sichtbar. Höhere Energiekosten durch zusätzliche Lüftungssysteme oder den erhöhten Heizenergiebedarf bei häufiger Raumlüftung bei gleichzeitig stark gestiegenen Energiepreisen führen bei zeitgleich sinkender Kaufkraft durch hohe Inflation zu einer Absenkung des Lebensstandards in der Bevölkerung.

Viele der beschriebenen Trends haben sich in den vergangenen Jahren verstärkt oder fortgesetzt. Der Bevölkerungszuzugsdruck auf die Städte ist nach wie vor zu erwarten. Welchen Einfluss die gestiegenen Lebenshaltungskosten und die pandemiebedingten vereinfachten Homeoffice-Lösungen auf diesen Trend haben werden, bleibt abzuwarten. Klimapolitische Themen stehen auch Dank der FFF-Bewegung nun mehr im Fokus der öffentlichen Debatten und entfalten durch angepasste gesetzgeberische Grundlagen auch zunehmende Relevanz in der Stadtentwicklung.

4.1.2. Folgen und Handlungsbedarfe für die Siegener Innenstadt

Die beschriebenen allgemeinen Trends treffen auch in hohem Maße auf die Stadt Siegen zu.

Mit dem Umzug von Teilen der Universität in die Innenstadt sollen beispielsweise wichtige Impulse und neue beispielgebende Standards für die **klimaneutrale und -angepasste Quartiersentwicklung** gesetzt werden. Die neu entstandenen Gebäude können zukünftig eine Signalwirkung und einen Vorbildcharakter für die benachbarten Gebiete und zukünftige Projekte entfalten.

In Siegen muss die **innerstädtische Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur** einschließlich der Ampelschaltungen und Wegebeschilderung weiterentwickelt werden (vgl. Ziele Klimaschutzteilkonzept Mobilität).



Abb. 34: Auszug aus Grundkataster

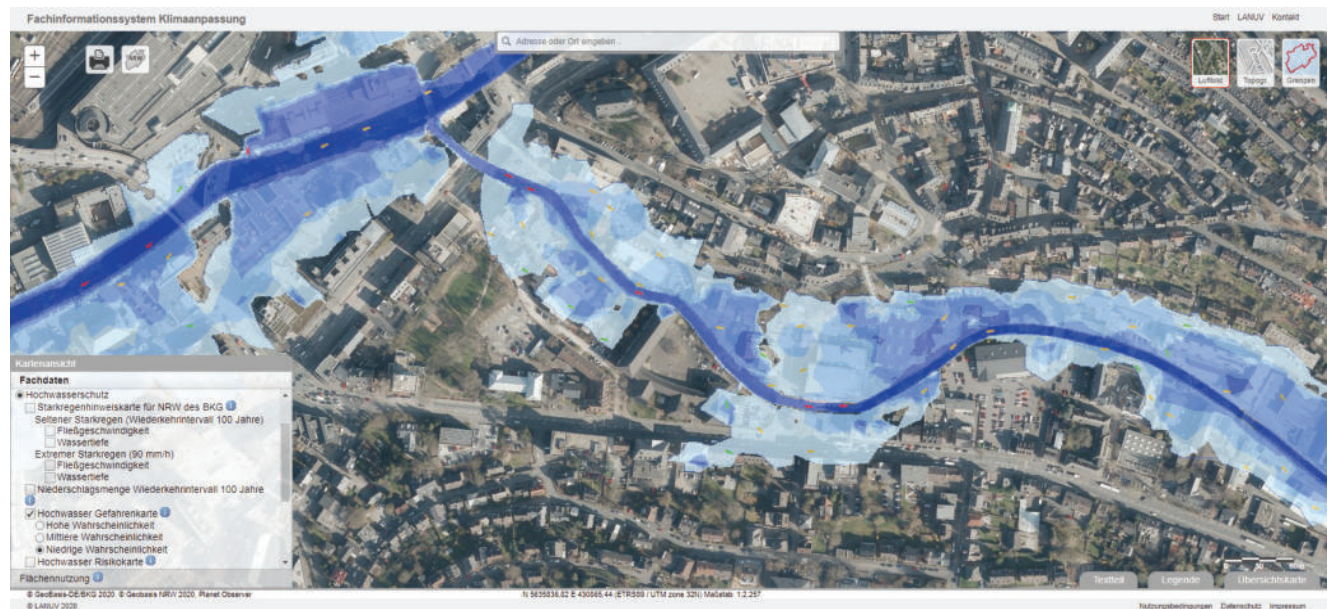


Abb. 35: Auszug aus Hochwasserschutz-Campus-Süd

Der Aufbau zahlreicher Fahrradverleihstationen ist bereits in Vorbereitung. Die Ausstattung von Parkhäusern und Parkplätzen mit E-Ladeinfrastruktur muss durch die jeweiligen Betreiber vorangetrieben werden. Bei den neuen Parkhäusern im Zusammenhang mit den Universitäts-Standorten sollte dieses Thema direkt progressiv umgesetzt werden.

Die **energetische Optimierung des Gebäudebestandes** muss in Siegen beschleunigt werden. Dazu sollten Quartierskonzepte entwickelt und Beratungskampagnen durchgeführt werden. Die Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Wärmequellen ist voranzutreiben. Ggf. können Wärmenetze in den Tallagen auf Basis einer kommunalen Wärmeleitplanung entwickelt werden. Die Ausweitung der Solarenergienutzung, das Anlegen von Gründächern und der Einsatz von Luftwärmepumpen muss erleichtert werden, jedoch umgebungsbezogen immer unter dem Aspekt, dass dies optische Veränderungen des Stadtbildes zur Folge hat.

Eine Anpassung der bestehenden Gestaltungssatzung Innenstadt ist diesbezüglich erforderlich. Die stärkere Verwendung nachwachsender Rohstoffe beim Bauen, etwa in Form von Holzbauten/Gebäudeaufstockungen in Holzbauweise, könnten interessante Highlights setzen. Durch die bevorzugte Verwendung heller Materialien lässt sich die Hitzeaufnahme im bebauten Raum reduzieren.

Die **Schaffung weiterer öffentlicher Grün- und Wasserflächen** (z. B. Neuanlage des Herrengartens oder Offenlegung der Weiß) erhöht die innerstädtische Lebensqualität und trägt zu einem angenehmeren Stadtklima bei. Die Verschattung von Sitzgelegenheiten ist zu prüfen, um einen Hitzeschutz für vulnerable Gruppen sicherzustellen. Der Ausbau von Dach- und Fassadenbegrünung führt zu einer kleinräumigen Kühlung auf Quartiersebene. Weitere urbane Gärten sollten zur Stärkung sozialer Kontakte entwickelt werden.

4.1.3. Handlungsbedarfe auf Quartiersebene

Die Themen Klimaschutz und Klimafolgenanpassung müssen auf gesamtstädtischer Ebene betrachtet werden. Daher ist eine kleinräumige Einzelbewertung der Quartiere an dieser Stelle nicht zielführend.

4.1.4. Tabellarische Auflistung der Handlungsbedarfe

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Stadt	2018 wurde das Zielkonzept Klimaschutz- und Klimaanpassung fortgeschrieben	Die darin genannten relevanten Zielsetzungen sind auch auf das Innenstädtische Quartier zu übertragen.
Stadt	Innerstädtisches Grünflächenkonzept	Erhalt und Schaffung zusätzlicher Grünflächen.
Stadt	Klimaschutzteilkonzept Mobilität	Bessere Rad- und Fußwegebeziehungen schaffen, Fahrradverleihsysteme und Mobilitätsstationen ausbauen.
Stadt	Gestaltungssatzung Innenstadt	Schaffung der Voraussetzungen zur Ausschöpfung der Solar- und Gründachpotenziale, bei gleichzeitiger Bewahrung der denkmalgeschützten Gebäude (Abkehr vom Zonierungsansatz).

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Stadt/Kreis	Entwicklung einer kommunalen Wärmeleitplanung angestrebt	Auf Basis der zu erarbeitenden Empfehlungen soll die Energieversorgung im Geltungsbereich des IHaKo optimiert werden.
Bund/International	Erreichung der Klimaneutralität bis 2045 (Bundesziel) bzw. etwa 2035 (Internationales Klimaabkommen von Paris)	Voranreiben der Energieeffizienz über Wärmeleitplanung, Quartierskonzepte und Energieberatungsangebote. Alle Neubauten (z. B. Campus-Standorte) sind klimaneutral zu errichten.
Bund/Land	GEIG; Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW)	Ausbau von E-Ladeinfrastruktur (insbesondere Parkhäuser und Tiefgaragen), Ausweitung von Fahrradabstellanlagen.



Abb. 36: Blick Richtung Haardter Berg

4.2. Stadtstruktur und Gestaltung

4.2.1. Allgemeine Entwicklungen und aktuelle Trends

Stadtstruktur und -gestaltung bilden den gebauten Rahmen für das gesellschaftliche Leben und die damit verbundenen Bedarfe. Sie integrieren alle städtischen Funktionen und die entsprechenden Ansprüche an eine lebenswerte Umwelt im urbanen Raum. Stadtstrukturen und ihre gestalterischen Elemente treten daher in Wechselwirkung mit den Trends der jeweiligen Stadtfunktionen (z. B. Wohnen, Einzelhandel etc.) und folglich mit der übergeordneten Stadtentwicklung. Komplexe Einflüsse wie der demografische Wandel, Wirtschaftsentwicklungen, das Konsumverhalten der Menschen oder die Funktionsmechanismen auf dem Immobilienmarkt nehmen Einfluss auf die gebauten Strukturen einer Stadt. Aber auch die neuen Ansprüche und Bedürfnisse, die durch die COVID-19-Pandemie sichtbar wurden, sind

in diesem Zusammenhang zu bedenken. Darunter fällt beispielsweise die zunehmende Nachfrage nach wohnungsnahen Grünflächen oder öffentlich zugänglichen Sport- und Fitnessstätten. In den vergangenen Jahrzehnten gab es zahlreiche Leitbilder und Trends in der europäischen Stadtentwicklung, die sich nur selten an dem ausgewogenen Miteinander verschiedener Anforderungen bzw. Nutzungsgruppen orientierten. Die derzeitigen Trends widersprechen der Stadtentwicklung der vergangenen Jahrzehnte. Es werden daher neue Ansprüche an die Stadt und ihre Gestaltung formuliert:

Von der Dezentralisierung zur Konzentration. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nahmen die Wohn- und Gewerbegebiete in den Stadtrandzonen erheblich zu. Die Zahl der reinen Einfamilienhausgebiete wuchs rasch. Heute scheint dieser Trend zu kippen. Die Vorteile von Innenstadtlagen sind für viele Nutzergruppen deutlich interessanter, als abgeschiedene, ruhige Wohnquartiere. Die Rückkehr in die Innenstadt wird durch den demografischen Wandel, die veränderte Erwerbsbiografie und die Differenzierung

der Gesellschaft zusätzlich forciert. Inwieweit sich dieser Trend in den nächsten Jahren unter Berücksichtigung der Entwicklungen der Pandemie fortsetzen wird, muss in Zukunft evaluiert werden. Aufgabe der Stadtentwicklung ist es, die sich verändernden Rahmenbedingungen in die Planung mit einzubeziehen und sensibel darauf zu reagieren.

Vom monofunktional zu multifunktional. Die Nachfrage nach monofunktionalen Wohnquartieren ohne Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote oder nur zu den Geschäftszeiten belebte Bürostandorte entsprechen nicht mehr den gegenwärtigen Erwartungen. Attraktive Stadtteile mit Nutzungsvielfalt sind von Bewohnenden, Ladenbetreibenden und Beschäftigten gewünscht. Die Nutzungsvielfalt, die städtebauliche Qualität und das Image der Quartiere sind wichtige Entscheidungs- bzw. Standortfaktoren für Bewohnende, Betriebe, Touristinnen und Touristen.

Vom Funktionalismus zur Baukultur. Die Epoche der rein funktional ausgerichteten Gebäude, Straßenräume und Plätze scheint ebenfalls vorbei. Neben der Funktion eines Bauwerks spielen qualitative Gestaltung, Identität und Nachhaltigkeit eine zentrale Rolle. Ein attraktives Stadtbild und eine hohe Aufenthaltsqualität sind entscheidende, weiche Standortfaktoren. Dies betrifft insbesondere das Vorhandensein von innerstädtischen Grünflächen und die Erfüllung hoher ökologischer Standards.

Von Versiegelung zum Klimaschutz. Nach jahrzehntelanger Bautätigkeit, ohne die Belange von Klima- und Umweltschutz zu berücksichtigen, wendet sich nun auch dieser Trend ganz rapide ins Gegenteil. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sind besonders in den stark versiegelten Innenstädten die Folgen von Starkregenereignissen und Hitzewellen spürbar. Das Bewusstsein für eine nachhaltige Stadtentwicklung bzw. einen nachhaltigen Stadtumbau nehmen in der Gesellschaft einen immer höheren Stellenwert ein.



Abb. 37: Rathausplatz Siegen

In diesem Zusammenhang sind nicht nur Maßnahmen des Klimaschutzes, sondern auch die Thematik der Klimafolgenanpassung relevant. Durch Techniken der regenerativen Energiegewinnung, neue rechtliche Grundlagen und innovative Baukonzepte wurden und werden viele Voraussetzungen für einen veränderten, zukunftsfähigen Städtebau geschaffen.

Dieser ist nicht nur im Zusammenspiel mit der Entsiegelung und der ökologischen Aufwertung von Flächen eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung, auch im Baugewerbe nimmt die klimaangepasste Bauweise von Gebäuden einen immer wichtigeren Stellenwert ein (s. Kapitel 4.1, Umwelt und Klimaschutz).

4.2.2. Folgen für die Siegener Innenstadt

Einige der dargestellten allgemeinen Stadtentwicklungstrends lassen sich innerhalb der vergangenen Jahre in Siegen eindeutig nachweisen. So schrumpfen in der Gesamtstadt nach einer kurzen Wachstumsphase die ländlichen Ortsteile seit wenigen Jahren wieder (um bis zu 20 %)⁶, während die Nachfrage nach urbanen Wohn- und Arbeitsstandorten steigt (s. Kapitel 2.2, Demographie).

Ebenso sind das Interesse an regionaler, hochwertiger Baukultur und damit die Investitionsfreude in Sanierung und Neugestaltung gestiegen. Dies ist eine Chance für die Sicherung und Weiterentwicklung einer vitalen und lebendigen Innenstadt, die vielen Zielgruppen und Ansprüchen gerecht wird.

Obwohl in den letzten Jahren wichtige Impulse in Richtung der angestrebten innerstädtischen Funktionsmischung gesetzt werden konnten, ist der Trend der „Konzentration“ immer noch sichtbar und vorherrschend. Die einsetzende Verdrängung gewerblicher Nutzungen und städtebaulicher Strukturen in innerstädtischen Quartieren zu Gunsten von Wohn- und Freizeitnutzungen ist zwar teilweise wünschenswert, darf jedoch nicht zu einer neuen monofunktionalen Ausrichtung führen.

Die Siegener Innenstadt befindet sich in einem sichtbaren Erneuerungsprozess, der in den letzten Jahren merklich fortgeschritten, aber noch nicht in allen zwölf Quartieren gleichermaßen angekommen ist. Die Ausweitung der Entwicklungstrends auf weitere Bereiche wie den Lohgraben und die Friedrichstraße ist eine enorme Aufgabe in der Stadt und bedarf unverändert großer Anstrengungen.

Die Integration von ökologischen Belangen und des Ressourcenschutzes findet in den letzten Jahren immer mehr Berücksichtigung bei innerstädtischen Entwicklungen. Die Freilegung der Sieg, die Erweiterung des Schlossparks und die geplante Grünanlage am Standort des ehemaligen Geschäftsgebäudes „Herengarten“ sind sichtbare Beispiele für diesen Prozess. Weiterhin gelten die theoretischen Grundlagen des erarbeiteten Grünflächenkonzeptes, des Luftreinhalteplans und des Klimaschutzkonzeptes praktisch umzusetzen und kontinuierlich weiterzuentwickeln.

4.2.3. Handlungsbedarfe auf Quartiersebene

Durch die vergangenen Stadtentwicklungsprogramme konnten bereits im Bereich der Unter- und Oberstadt wichtige Ziele der Stadtentwicklung umgesetzt werden. Obwohl dieser Prozess in Teilen auch Effekte für die umliegenden Quartiere entwickelt, gilt es, diese positiven Anstöße zu intensivieren und fortzuführen.

6

Auswertung Bevölkerungsentwicklung seit 1980

Um eine möglichst parallele Entwicklung zu Gunsten aller Räume und Nutzergruppen zu ermöglichen und die Flächenentwicklungen im gesamten Zentrum zu unterstützen, müssen weitere Fördermaßnahmen in weiter gefassten räumlichen Bezügen durchgeführt werden. Die zwölf innerstädtischen Quartiere stellen sich sowohl was ihre Ausgangslage als auch ihre Entwicklungsperspektive betrifft, unterschiedlich dar. Daher existiert eine Vielzahl von unterschiedlichen Handlungsansätzen. Grundlegend sind für die nachhaltige, strukturelle Entwicklung der Innenstadt vier Handlungsbereiche aufzuzeigen:

1) Sicherung der vorhandenen Nutzungsmischung und Erhalt und Pflege von wertvollen Baustrukturen

Durch die Erhaltungs- und Gestaltungssatzung Innenstadt sowie das Handbuch öffentlicher Raum zur Sondernutzungssatzung wird ein erheblicher Beitrag zum Erhalt und zur Förderung der einzigartigen Bausubstanz und städtebaulichen Struktur in der gesamten Innenstadt geleistet. Dadurch kann das Image **des Kernbereichs** ausgebaut und die Anziehungskraft als Wohn- Dienstleistungs-, Arbeits- und Kulturzentrum weiter gestärkt werden. Der begonnene Prozess sollte durch flankierende Maßnahmen zur Generierung von privaten Investitionen zusätzlich unterstützt werden.

Um die begonnene positive demografische und bauliche Entwicklung der Innenstadt weiter zu unterstützen, müssen öffentliche Funktionen und Infrastrukturen nun erhalten und strukturell sowie funktional aufgewertet werden. Einrichtungen der sozialen Infrastruktur tragen maßgeblich zum Erhalt der Nutzungsmischung bei und geben positive Entwicklungsimpulse in den einzelnen Quartieren. Die Innenstadt kann auf diesem Wege als Ort von Wohnen, Bildung, Kultur und Tourismus aber auch als Standort für Arbeitsplätze gefördert werden. Diese Entwicklung wird durch die Ansiedlung der Universität mit flankierenden Angeboten weiter unterstützt.

Die **Quartiere Hintere Friedrichstraße und Hammerhütte** weisen mit ihrer rasterförmigen Erschließung und der angedeuteten Blockrandbebauung eine Vielfalt an urbanen Gebäudestrukturen auf, die erhaltenswert sind. Hier kann die städtebauliche Struktur durch eine Erhaltung der Gebäude in Verbindung mit einer moderaten Nachverdichtung in ihrem Charakter gestärkt werden.

Die **Quartiere Hain und Berufsschulzentrum** sind als innenstadtnahe Wohn- und Funktionsstandorte zu erhalten und zu stärken. Das Augenmerk sollte hier auf der Qualifizierung des vorhandenen Gebäudebestandes liegen. Wichtig ist, dass bei Nachverdichtungsmaßnahmen auf die sensible Wohnnutzung Rücksicht genommen wird.

2) Stadtumbau und Modernisierung

Ein besonderes Augenmerk im Kontext des Stadtumbaus und der Modernisierung sollte zukünftig auf die Stadteingänge und weitere strategische Grundstücke gelegt werden. Dazu soll ein Masterplan erstellt werden, der in einem ersten Schritt strategische und stadtgestalterisch wichtig aber un- bzw. untergenutzte Bereiche verifiziert und im zweiten Schritt bauliche, nutzungsmäßige städtebauliche Vorschläge zur Entwicklung aufzeigt. Im Erarbeitungsprozess ist eine gute Öffentlichkeits-, Akteurs- und Eigentümerbeteiligung wichtig, damit zum einen das entsprechende Bewusstsein und zum anderen auch die Akzeptanz auch die Umsetzungsfähigkeit vorbereitet wird. Durch die politische Beschlussfassung des Masterplanes erhält die Verwaltung einen Handlungsleitfaden, der teilweise in Bebauungsplanaufstellungsverfahren münden wird.

Weiterhin ist die Nutzung von Synergien und verbindenden Elementen zwischen den innerstädtischen Quartieren ein zentrales Thema, das sowohl auf der räumlichen als auch auf der Nutzungsebene betrachtet werden muss. Ersteres zeigt sich nicht nur in der Etablierung neuer sondern auch in der Qualifizierung

bestehender Wegeverbindungen. Insbesondere Fragen der Barrierefreiheit/-armut stellen für die topographisch bewegte Innenstadt ein besonderes Handlungsfeld dar. Neben den räumlichen Verbindungen sind auch inhaltliche Verbindungen zu betrachten und zu qualifizieren. Auch in diesem Zusammenhang stellt das Thema Inklusion ein besonderes Handlungsfeld dar. Dabei sollen innerstädtische Räume niederschwellig und für alle Menschen erlebbar gemacht werden. Auch die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für Inklusion und Teilhabe ist ein wesentliches Handlungsfeld.

Die **Unterstadt** war und ist der Kristallisationspunkt für den Stadtumbau. Es bot sich die Chance, den öffentlichen (Frei-)Raum als starkes Rückgrat auszubilden und so auch andere Nutzungen (Wohnen, Freizeit) zu stabilisieren. Die Attraktivierung des Quartiers wird durch die Neuanlage der zentralen Grünfläche „Herrengarten“ weiter vorangetrieben, private Maßnahmen verfestigen zudem die vorhandene Funktionsmischung von Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen (z. B. Johann-Moritz-Quartier, Hindenburgstraße).

Am Sieberg - überwiegend im **Quartier Oberstadt** - wurde in den letzten Jahren der Schlosspark aufgewertet und saniert sowie um einen neuen Bereich erweitert. Den verschiedenen Nutzenden wurden somit qualitativ hochwertige Stadträume zur Verfügung gestellt. Insbesondere der entstandene Abenteuerspielplatz findet großen Anklang in der Bevölkerung (s. Kapitel 3, Rückblick).

Das **Quartier Lohgraben** unterliegt derzeit großen baulichen Veränderungen. Neben dem Neubau von Studierenden-Wohnheimen werden dort in Zukunft eine Kindertagesstätte sowie eine Schule angesiedelt sein. Die derzeit vorherrschende Hallenbebauung wird zu diesem Zweck abgebrochen. Dabei sind in dem stark versiegelten Areal mit alten Industriebauten die Aspekte des Klimaschutzes besonders zu berücksichtigen.

Die **Vordere Friedrichstraße** hat das vorhandene Flächenpotenzial in zentraler Innenstadtlage bislang nicht ausgeschöpft. Hier kann die Innenentwicklung durch hochwertige Bauprojekte in Baulücken weiter vorangetrieben werden. Die Planungen zum Projekt „Siegen.Wissen verbindet“ greifen das Potenzial der Vorderen Friedrichstraße nachhaltig auf. Durch die angedachte Bebauung und Gestaltung des öffentlichen Raumes bietet sich die Möglichkeit, das Quartier als wahrnehmbaren Teil der Innenstadt zu etablieren. Insbesondere die Verbindungen zu den umliegenden Quartieren sollten gestärkt und sichtbar gestaltet werden.

3) Imagewandel durch Qualitätssteigerung

Das Quartier **Oranienstraße** hat nach wie vor ein negatives Image, das nicht zuletzt in der Struktur der Nutzenden der zentralen Grünfläche (Oranienpark) begründet liegt, wenngleich das Quartier insgesamt eine hohe Lagegunst, einzelne baukulturelle Besonderheiten und gemischte Strukturen aufweist. Die Aufwertung durch verschiedene, bereits angestoßene städtebauliche Projekte (wie z. B. das „Haus der Musik“) sollen zu einem Imagewandel beitragen. Potenziale, wie die zentrale Lage des Quartiers oder der Verlauf des Flusses „Weiß“ sollten gestärkt und für die städtebauliche Entwicklung genutzt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Universität das Quartier nachhaltig positiv beeinflussen wird. Nicht nur eine neue Nutzendenstruktur, sondern auch die baulichen Veränderungen könnten das Quartier positiv aufwerten.

Die **Verwaltungsstadt** ist das heimliche Behörden- und Bürozentrum der Siegener Innenstadt. Durch seine zentrale und gut angebundene Lage bietet das Quartier einen attraktiven Standort in der Siegener Innenstadt. Bislang fehlt ein entsprechendes Bewusstsein und Zusammenhörigkeitsgefühl bei den ansässigen Institutionen. Eine selbstbewusste Inszenierung der markanten Hochhäuser sowie eine gemeinsame Vermarktung des Standortes kann dies ändern. Die



Abb. 38: Blick Richtung Unterstadt

Synergien mit den umliegenden Quartieren könnten durch bauliche Veränderungen, insbesondere im öffentlichen Raum, stärker in den Fokus gerückt werden.

Die **Hammerhütte** gilt als segregationsgefährdet und leidet unter seinem Image, was sich anhand statistischer Daten allerdings nicht belegen lässt. Durch entsprechende wohnumfeldverbessernde Maßnahmen und Initiativen zur Schaffung eines positiven Quartiersbewusstseins kann dem schlechten Image wirksam entgegengewirkt werden. Durch die zentrale Lage ist davon auszugehen, dass insbesondere von der Ansiedlung der Universität profitiert werden kann. Die Ansiedlung von Studierendenwohnen und möglichen Folgenutzungen geht damit einher, sodass sich daraus die besondere Chance einer positiven und nachhaltigen Anstoßwirkung ergibt.

Die **Quartiere Heeserstraße und Eintracht** werden als Randgebiete der Innenstadt wahrgenommen. Ziel ist daher, eigenständig wahrnehmbare Wohnquartiere

zu entwickeln. Dies kann durch eine Qualitätssteigerung des Wohnumfeldes bzw. des Gebäudebestandes erreicht werden. Zudem sollten die Verbindungen in die umliegenden Quartiere gestärkt und hervorgehoben werden.

4) Vernetzung der Quartiere und Schaffung von Synergieeffekten

Dieser Handlungsbedarf betrifft **alle Quartiere** im gesamten Innenstadtbereich. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Quartiere untereinander hat zur Folge, dass die gesamte Innenstadt als attraktiver empfunden wird. Die Erreichbarkeit ist zudem ein entscheidender Ansiedlungsfaktor bei der Standortwahl sowohl von Wohnungssuchenden als auch Gewerbetreibenden.

Synergieeffekte werden dann erzielt, wenn mehrere Akteursgruppen/Nutzende gleichermaßen und übergreifend durch umgesetzte Maßnahmen einen Mehrwert erfahren. So profitieren beispielsweise von einer

gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raumes sowohl die Bewohnenden als auch Gewerbetreibende (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen) und Besuchende.

Daher sind übergeordnete Maßnahmen, wie die dauerhafte Umsetzung und Weiterentwicklung der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung zu Gunsten eines harmonischen Stadtbildes von zentraler Bedeutung. Dies bedeutet zunächst eine finanzielle und zeitliche Mehrbelastung der Immobilienbesitzenden; langfristig werden jedoch gesamte Straßenzüge und somit auch Geschäfte sowie Bewohnende davon profitieren.

Zeitgleich steht die Funktionsmischung besonders im Zuge der Nutzung von Synergieeffekten im Vordergrund. Zentrale Maßnahmen werden entscheidend zur Entwicklung und Qualifizierung der umliegenden Quartiere beitragen. Gerade vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie und den damit beschleunigten Veränderungen hinsichtlich der Bedeutung der Innenstädte müssen neue Wege hin zu einer resilienten, lebenswerten und qualitativ hochwertig gestalteten Stadt etabliert werden.

Für die effektive Umsetzung und Kommunikation solcher Projekte wurden neue Arbeitsstrukturen geschaffen, die die Umsetzung insgesamt vereinfachen und möglichst konsistent gestalten sollen. Die Übernahme von Verantwortung durch Privatpersonen und Institutionen und die damit verbundene starke Signalfunktion konnte mit den vergangenen Projekten bereits angestoßen, muss aber in der gesamten Innenstadt gestärkt bzw. erneuert werden.

4.2.4. Tabellarische Auflistung der Handlungsbedarfe

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Erweiterter Innenstadtbereich (gesamt)	Prägende Gebäudestrukturen und Gestaltungselemente werden stetig weniger	vorhandenes Stadtbild sichern oder aufwerten, Alleinstellungsmerkmale der Quartiere stärken
	Kaum wahrnehmbare und ungepflegte Quartierseingänge	Städtebauliche Aufwertung von Quartierseingangssituationen und Qualifizierung des öffentlichen Raums
	Verbesserungsbedürftige Orientierung in der Stadt, unzureichende Wegeverbindungen	Schaffung eines durchgängigen Wegenetzes, Einheitliche Gestaltung von Stadtaufgängen, Ausweisung von Wegen und Durchgängen
	unattraktive Gestaltung des Straßenraums entlang der Hauptverkehrsstraßen und der angrenzenden Flächen	Straßenraumgestaltung, Qualifizierung von Gebäuden, Punktuell städtebauliche Neuordnung
Unterstadt	Die Stadtstruktur wird nur wenigen Nutzungen gerecht, eine funktionale Segregation droht	Anpassung der Strukturen, um auch den Funktionen Wohnen und Freizeitgestaltung besser entsprechen zu können
	Mängel im Stadtbild, sowohl den Gebäudebestand als auch den Freiraum betreffend	Qualifizierung des Gebäudebestandes, Aufwertung und Belebung von öffentlichen Freiflächen

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
	Bahnanlage als Barriere im Nord-Westen des Quartiers	Aufwertung bestehender Querungsmöglichkeiten und Schaffung von neuen Übergängen
Oberstadt	Alte, schützenswerte Baustrukturen lassen neue Nutzungen nur bedingt zu (großflächiger EZH findet hier keinen Platz)	Etablierung von neuen EZH - Ideen bzw. Nachfolgenutzungen, um Leerstände und funktionale Segregation zu vermeiden, Behutsame Umbaumaßnahmen
	Schwierige Topografie am Sieberg	Schaffung von Hilfestellungen bei der Überwindung des Höhenunterschiedes
Verwaltungsstadt	Monofunktionaler Stadtteil mit Großstrukturen, ohne städtebaulichen Zusammenhang	Erhalt der verbliebenen kleinen Gebäudestrukturen und der damit verbundenen Nutzungsmischung, Qualifizierung von Freiräumen und Ausbau des Wegenetzes
	Stadtbildprägende Hochhäuser	Inszenierung und ‚Vermarktung‘ dieses Alleinstellungsmerkmals

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Oranienstraße	Unzureichend gestaltete Grünfläche auf dem „Weiß-Flickschen Grundstück“ (Oranienpark) mit altem Baumbestand	Überarbeitung und Weiterentwicklung der Parkanlage
	Unattraktives Wohnumfeld am Häutebachweg	Aufwertung des Wohnumfeldes
Lohgraben	Großflächiges Industrieareal	städtebauliche Neuordnung des gesamten Bereichs und Etablierung von vertraglichen Nutzungen
	unzugänglicher, unattraktiver Flussverlauf der Weiß	Schaffung von Zugängen und Wegen an der Weiß
Hintere Friedrichstraße	Stark genutzte Grünfläche an der Sandstraße (Bertramsplatz)	Weitere Qualifizierung der Fläche
Heeserstraße	z.T. sanierungsbedürftiger Gebäudebestand	Schaffung eines Anreizes zur Qualifizierung des privaten Gebäudebestandes
Berufsschulzentrum	Unattraktiver Straßenraum Am Stadtwald	Aufwertung des Straßenraumes
	Sanierungsbedürftiger Gebäudebestand an der Freudenberger Str.	Qualifizierung des privaten Gebäudebestandes

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
	Sanierungsbedürftiger Gebäudebestand an der Diemstraße	Qualifizierung des privaten Gebäudebestandes
Hammerhütte	Fehlende Gestaltung des denkmalgeschützten Schlachthofes am Quartierseingangs	Qualifizierung des Gebäudes und der umliegenden Freiflächen
	Sanierungsbedürftiger Gebäudezustand vieler Wohnhäuser	Schaffung von Anreizen zur Sanierung von privaten Gebäuden und Grundstücken
	Unattraktives Wohnumfeld	Aufwertung des Wohnumfeldes
	Kein Bezug / Zugang zur Sieg	Integration des Flusses in das Quartier
	Ungenutztes Bunker-Bauwerk	Inszenierung des Bunkers
	Als Parkplatz genutzte Freifläche im alten Dorfzentrum	Nutzung der Freifläche durch Eckbebauung
Eintracht	Sanierungsbedürftiger Gebäudebestand an der Leimbachstraße, Ecke Koblenzer Straße	Qualifizierung des Gebäudebestandes
	Kaum genutzte, stark belastete Freiflächen im Bereich der Siegerlandhalle	Aufwertung der Areale rund um die Siegerlandhalle, dies betrifft sowohl die Grün- als auch die Parkflächen

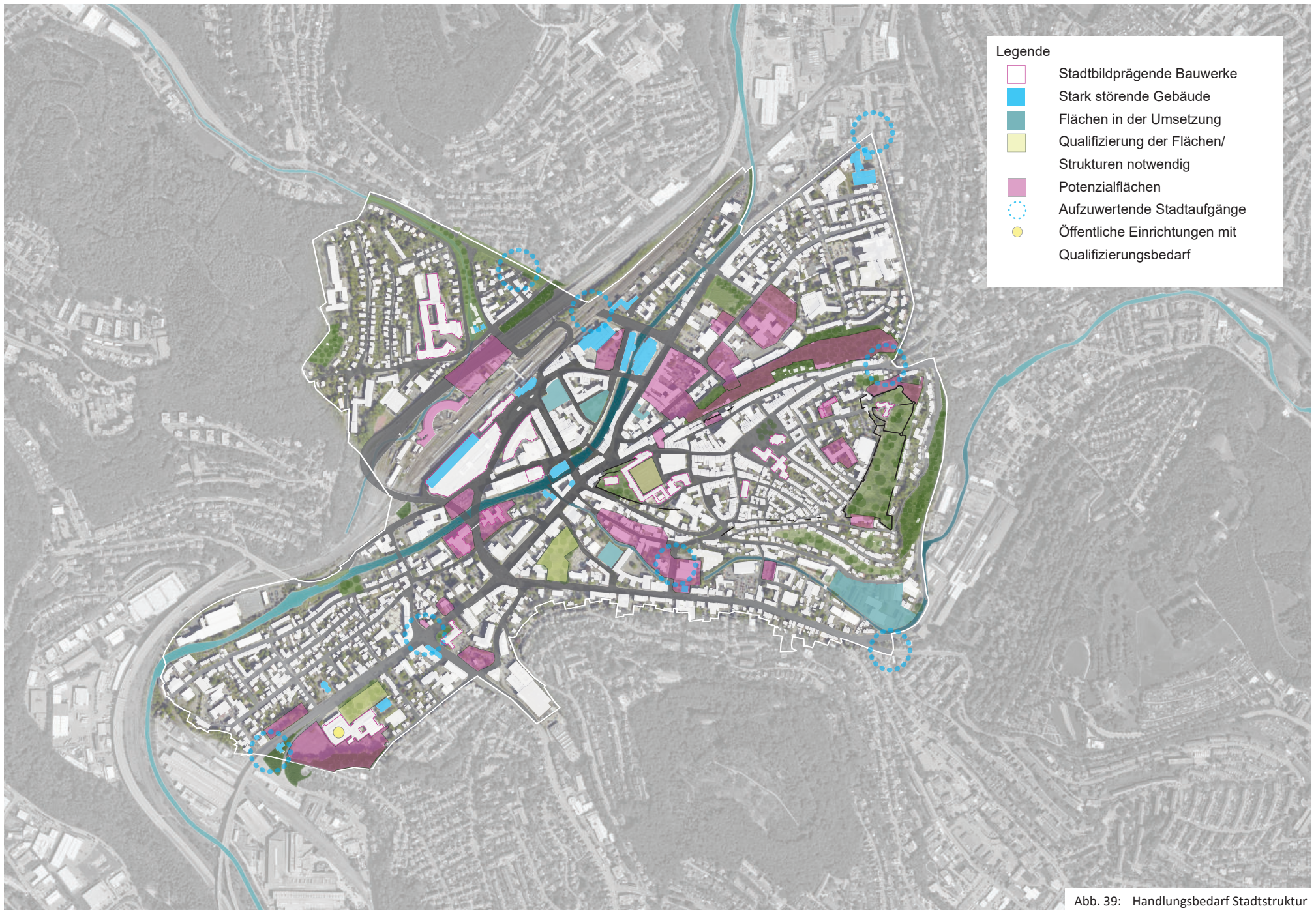


Abb. 39: Handlungsbedarf Stadtstruktur

4.3. Verkehr und technische Infrastruktur

4.3.1. Allgemeine Entwicklungen und aktuelle Trends

Für die Verkehrsentwicklungsplanung sind neben dem demografischen Wandel viele weitere Aspekte von Bedeutung, die die Verkehrsnachfrage beeinflussen wie z. B. ein zunehmender Motorisierungsgrad. In einem Untersuchungszeitraum bis etwa 2025 ist zunächst eine weitere Steigerung der Verkehrsleistung zu erwarten, bevor ausgehend von unterschiedlichen Szenarien mit einer deutlich rückläufigen Verkehrsentwicklung zu rechnen ist, was zu einem Rückgang der innerörtlichen Verkehrsbelastung führen wird.

Mit Beginn der COVID-19-Pandemie hat sich die Möglichkeit des Homeoffice und des Mobilen Arbeitens vielen neuen Nutzenden eröffnet. Es ist zu erwarten, dass dies auch nach dem Ende der Pandemie weiter bestehen bleiben wird. Die Sorge vor Ansteckung hat gleichzeitig auch das Bedürfnis nach individueller und unabhängiger Mobilität verstärkt. Neben einer zeitweisen Abnahme der ÖPNV-Nutzenden fand auch eine Umorientierung hin zum Rad aber auch zum Kfz statt. Die eingetretenen Effekte sind bereits vor der COVID-19-Pandemie innerhalb der Bevölkerung erkennbar gewesen, wurden jedoch durch die Pandemie stark beschleunigt und ausgeweitet.

Neben dem Individualverkehr kommt auch dem Güterverkehr und den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleister) eine entscheidende Bedeutung in der Verkehrsentwicklung zu. Von der Pandemie und den damit verbundenen Lockdowns beschleunigt, wird hier weiterhin mit überproportional steigenden Transportbewegungen zu rechnen sein. Weitere Aspekte sind zudem stark in den Fokus



Abb. 40: Handlungsbedarf Stadtstruktur

gerückt. So hat sich das Sicherheitsempfinden für alle Verkehrsträger erhöht.

Auch die zunehmenden technischen Möglichkeiten zur Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger miteinander und mit der Infrastruktur sind insbesondere in den vergangenen Jahren stark angestiegen.

Auch der Rad- und Fußverkehr hat in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Mit dem Inkrafttreten des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes zum 01.01.2022 wird erstmals der Rad- und Fußverkehr mit dem Kfz und ÖPNV gleichgestellt. Gleichermaßen kommt auch dem ÖPNV eine deutlich stärkere Bedeutung als einzige barrierefreie Alternative zum Kfz-Verkehr innerhalb des Umweltverbundes zu. Dennoch sieht sich der ÖPNV mit steigenden Erwartungshaltungen hinsichtlich des Angebots, der Multimodalität und der Bezahlbarkeit konfrontiert. Diese

Herausforderungen gilt es in den nächsten Jahren trotz pandemiebedingter, sinkender Fahrgastzahlen und damit reduzierter Einnahmen zu begegnen.

Die vielfältigen Einflussfaktoren begründen eine erhebliche Ungenauigkeit hinsichtlich der zukünftigen Prognosen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Entwicklungen stark von den jeweiligen regionalen Gegebenheiten abhängig sind und neben den zuvor genannten Faktoren beispielsweise auch die Topografie eine entscheidende Rolle in der verkehrlichen Entwicklung darstellt.

4.3.2. Folgen für die Siegener Innenstadt

Mit dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität (KSTK Mobilität) wurde im Jahr 2021 ein umfassendes Mobilitätskonzept fertiggestellt, dessen Maßnahmenvorschläge

langfristig zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens in der Stadt Siegen und damit auch zu einer Verringerung der Kfz-Verkehrsbelastung führen sollen. Dieses Konzept legt den Schwerpunkt auf die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) und einer verträglichen Abwicklung des vorhandenen bzw. verbliebenen Kfz-Verkehrs. Die im Rahmen zurückliegender Verkehrsentwicklungspläne (VEP) übliche Prüfung von verkehrlichen Detailfragen an Knotenpunkten etc. wurde nicht durchgeführt. Dies ist der inhaltlichen Ausrichtung des Konzeptes auf die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen geschuldet. Insbesondere im Rad- und Fußverkehr wurden indes Netzuntersuchungen durchgeführt, die zahlreiche Maßnahmenvorschläge aufzeigen, die im Rahmen von Stadtentwicklungs- und straßenbaulichen Projekten Eingang finden können und hinsichtlich der strategischen Förderung finden sollen.

Bis zum Jahr 2040 wird ein Bevölkerungswachstum von rd. 4,8 % auf rund 107.000 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) für die Stadt Siegen prognostiziert (2030: + 3,2 % auf 105.628 EW)⁷. Gleichzeitig wird für Siegen gemäß dem Referenzszenario des KSTK Mobilität (Berücksichtigung allgemeiner Trends ohne forcierte Weiterentwicklung des Umweltverbundes) für das Jahr 2030 mit einer Zunahme der Kfz-Verkehrsleistung zu rechnen sein. Dies ist neben allgemeinen Trends auch durch die prognostizierte Bevölkerungszunahme begründbar.

Bei Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen wird für die Stadt Siegen in der Verkehrsentwicklungsplanung mit stagnierenden bzw. leicht rückläufigen Verkehrsbelastungszahlen gerechnet. Entsprechende Trends werden mittels Klimaschutzszenario im KSTK Mobilität angegeben. Dies ist bei Planungen in der Stadtentwicklung zu berücksichtigen und setzt eine offensive Förderung aller Träger des Umweltverbundes voraus.

Ein weiterhin hoher Pkw-Bestand zeigt sich insbesondere dort, wo lange Anfahrtswege und eine mitunter unzureichende ÖV-Anbindung vorliegen.

Hinzu kommt jedoch, dass auch in Siegen ein Umdenken von der Pkw-orientierten Mobilität zu nachhaltigen Mobilitätsformen entsteht. Um diesen Trend zu fördern, ist eine dementsprechende Infrastruktur notwendig. Das KSTK Mobilität beschreibt in den oben genannten Szenarien mehrere Möglichkeiten, wie sich der Anteil des Umweltverbundes bis 2030 verändern kann. In der Mobilitätsbefragung 2017 wurde ein Anteil des Umweltverbundes am Modal Split von 27,4 % erhoben. Dem Referenzszenario liegen die gleichen Annahmen zu Grunde. Im Klimaschutzszenario wird zwischen einem moderaten und einem ambitionierten Ansatz unterschieden, wobei sich die Berechnung der Kfz-Fahrleistung auf das moderate Szenario bezieht:

- Moderates Klimaschutzszenario:
31,7 % (+ 4,3 % ggü. Referenzszenario)
- Ambitioniertes Klimaschutzszenario: 36,0 %
(+ 8,6 % ggü. Referenzszenario)

Um diese Zielwerte zu erreichen, ist neben dem Ausbau der Rad- und Fußinfrastruktur auch der Ausbau der für den ÖPNV notwendigen Infrastrukturen anzustreben. Deutlich stärker als im Rad- und Fußverkehr ergeben sich hier jedoch Nutzungskonflikte mit dem Kfz-Verkehr. Zur Beschleunigung des ÖPNVs wird aus diesem Grund seit 2020 an einer ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen gearbeitet.

Bedeutende Auswirkungen wird der Zuzug der Universität in die Innenstadt im Rahmen des Projektes „Siegen.Wissen verbindet“ haben. Durch Parkierungsanlagen außerhalb der Innenstadt sollen die Studierenden und Mitarbeitenden nach Möglichkeit mittels Rad, Fuß oder ÖV zur Universität gelangen. Dies erfordert den infrastrukturellen Ausbau der Verbindungswege und die Bereitstellung von mehr

öffentlicher Fläche für Träger des Umweltverbundes. Dieser Ausbau wird dann auch den Bewohnenden sowie weiteren Nutzenden der Innenstadt zu Gute kommen. Zusätzlich ist auch das Voranbringen der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten miteinander und mit der Infrastruktur unablässig. So kann beispielsweise durch die Vernetzung von Lichtsignalanlagen mit Bussen eine Beschleunigung des straßengebundenen ÖPNV erfolgen. Auch eine digitale Auskunft über vorhandene Pkw-Stellplätze kann bereits vor Fahrtantritt eine Verkehrslenkung erzeugen, sodass mittelfristig mit einer geringeren Verkehrsbelastung in der Innenstadt zu rechnen ist.

4.3.3. Handlungsbedarfe auf Quartiersebene

Vor allem im Hinblick auf die zukünftigen Verkehrsströme vom Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), den zentral liegenden Bushaltestellen sowie den dezentralen Parkierungsanlagen zur den zukünftigen Universitätsstandorten wird mittelfristig eine gut ausgebaute und auf die Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs sowie den ÖPNV abgestimmte Infrastruktur benötigt.

Die Kapazitätsgrenzen sind am Knotenpunkt „Freudenberger Straße/HTS-Anschluss“ sowie im Streckenabschnitt von Knotenpunkt „Berliner Straße/HTS-Auffahrt City Galerie“ über den Knotenpunkt „Berliner Straße/Morleystraße“ bis zum Knotenpunkt „Kochs Ecke“ nahezu erreicht.

Zusätzlich liegt die Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten „Frankfurter Straße/Marienborner Straße (Schleifmühlchen)“ und „Koblenzer Straße/Leimbachstraße“ in Spitzenzeiten über der Kapazitätsgrenze und erschwert gleichzeitig den Verkehrsablauf in Siegen-Mitte. Auch der Streckenabschnitt „Frankfurter Straße – Spandauer Straße“ liegt in Spitzenzeiten ebenfalls über der Kapazitätsgrenze.



Abb. 41: Kölner Tor, Innenstadt



Abb. 42: Umbaumaßnahme Sandstraße

Der erfolgte Rückbau der Sandstraße im Zuge von „Siegen – Zu neuen Ufern“ hat bereits den gewünschten Effekt gebracht und die Verkehrsbelastung im Bereich Kölner Tor reduziert. Weiterhin haben eine Umstellung der Signalanlagen zur Erhöhung des Streckenwiderstandes und die Einrichtung eines zweiten Linksabbiegefahrstreifens aus dem Quartier Verwaltungsstadt auf die HTS die Verkehrsbelastung im Bereich der Einkaufszone Kölner Tor reduziert.

Im KSTK Mobilität werden zahlreiche kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmenvorschläge unterbreitet, die aufzeigen, in welchen Bereichen Potenzial zur Förderung insb. des Rad- und Fußverkehrs aber auch des ÖPNV vorliegen. Gleichzeitig ist es aber auch notwendig, den Kfz-Verkehr so verträglich wie möglich abzuwickeln.

Insgesamt gibt das KSTK 49 Maßnahmenvorschläge zu den Bereichen Radverkehr (16), Fußverkehr (9), ÖPNV (6), Kfz-Verkehr (7), Wirtschaftsverkehr (3), Alternative Antriebe (3) und Mobilitätsmanagement (5) an. Zu vielen dieser Maßnahmen gehören ergänzend mehrere Untermaßnahmen.

Aufgrund der hohen Nutzungsvielfalt mit Publikumsverkehr und der Wohnnutzung werden die Straßen in der **Oberstadt** in weiten Teilen durch ruhenden Verkehr und den zugehörigen Parksuchverkehr belastet. Hinzu kommt Durchgangsverkehr in Richtung Giersberg und den Siegener Osten. Neben verkehrslenkenden und -verlagernden Maßnahmen sind Verbesserungen im Wohnumfeld notwendig.

Die vorherrschenden Verkehrsarten in der **Unterstadt** sind neben dem ÖPNV sowohl der Rad- als auch der Fußverkehr. Durch die geplante Erneuerung der Hufeisenbrücke und die Ansiedlung der Universität sind strukturelle Anpassungen notwendig. Betroffen sind insbesondere die Anbindungen an die Quartiere Berufsschulzentrum, Vordere Friedrichstraße, Oberstadt und Oranienstraße sowie die innere Erschließung in der Bahnhofstraße.

Die **Verwaltungsstadt** verbindet die Quartiere Oranienstraße, Eintracht und Hammerhütte miteinander. Es ist notwendig, der wichtigen Rad- und Fußverbindung zwischen der Siegerlandhalle (Quartier Eintracht) und dem Innenstadtcampus gerecht zu werden.

Durch den Zuzug der Universität zum Innenstadtcampus Süd wird das **Quartier Oranienstraße** eine deutlich größere Bedeutung insbesondere für den Rad- und Fußverkehr erhalten. Weite Teile des Quartiers werden durch den Universitätscampus belegt oder erhalten eine verkehrswichtige Anbindungsfunktion an den Campus aus umliegenden Quartieren. Der Oranienpark in unmittelbarer Campusnähe dient neben der Erholung auch als Bindeglied zwischen dem Campus Süd und den Quartieren Verwaltungsstadt und Eintracht. Aufgrund der geplanten dezentralen Parkierungsanlage ist eine komfortable und sichere Rad- und Fußanbindung durch den Oranienpark notwendig.

Für das **Quartier Lohgraben** sind der anstehende Neubau des Knotenpunktes „Schleifmühlchen“ und der damit verbundene Neubau der B 54 Frankfurter Straße von großer Bedeutung. Daneben ist auch der Ausbau des Knotenpunktes „Marienborner Straße/ Hainer Hütte“ wichtig für die Anbindung des Quartiers Lohgraben. Ebenso ist die Radverbindung aus Richtung Osten kommend zum Innenstadtcampus von hoher Bedeutung für die Anbindung der östlichen Stadtteile sowie der benachbarten Gemeinde Wilnsdorf.

Das **Quartier Hain** erhält zukünftig eine höhere Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr. Durch den geplanten Rad- und Fußweg Jäher Hain sowie die Aufgänge in das Quartier Oberstadt wird die Verbindung zwischen der Oberstadt und dem Siegener Osten gestärkt.

In Zukunft wird das **Quartier Vordere Friedrichstraße** durch die Ansiedlung des Campus Nord und die geplante Abbindung der Friedrichstraße in der Quartiersmitte geprägt. Derzeitig wird die Friedrichstraße

aufgrund der Nähe zur Unter- und Oberstadt durch ruhenden Verkehr und damit verbundene Parksuchverkehre belastet. Im Rahmen der Planung zu „Siegen.Wissen verbindet“ ist auf verkehrslenkende und -verlagernde Maßnahmen zu achten. Für die Entwicklung des Quartiers ist die Entscheidung über den Bau des Siegbertunnels von großer Bedeutung. Bei Realisierung des Siegbertunnels muss eine umfangreiche Umgestaltung der Juliusstraße aufgrund der vorgesehenen Aufweitung des Straßenraums erfolgen. Die grundsätzliche Bauwürdigkeit des Siegbertunnels soll mittels einer Machbarkeitsstudie in 2022 untersucht werden.

Die Wohnstraßen des **Quartiers Hintere Friedrichstraße** werden durch ruhenden Verkehr und damit verbundenen Parksuchverkehr aufgrund des vorhandenen Krankenhauses belastet. Sich einstellende Veränderungen durch weitere Erweiterungen sind zu beobachten und bei Bedarf notwendige Anpassungen daraus abzuleiten.

Die geplante Parkieranlage in der Tiergartenstraße wird die Bedeutung des **Quartiers Heeserstraße** für den Rad- und Fußverkehr steigern. Es ist auf notwendige Anpassungen zur bedarfsgerechten Führung des Rad- und Fußverkehrs zu achten.

Die Wohnqualität im **Quartier Berufsschulzentrum** wird durch den ruhenden Verkehr und die Parksuchverkehre aufgrund des Zielverkehrs der Berufsschule belastet. Daher sollten ausreichend Parkplätze für den Zielverkehr der Berufsschule zur Verfügung gestellt sowie Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV als Zubringer zum Berufsschulzentrum angestrebt werden. Neben verkehrslenkenden und -verlagernden Maßnahmen sind Verbesserungen im Wohnumfeld erforderlich.

Zur Anbindung des Radweges entlang der Sieg an die Innenstadt dient neben der Hufeisenbrücke auch das **Quartier Hammerhütte**. Auf eine bedarfsgerechte Führung des Rad- und Fußverkehrs ist zu achten.



Abb. 43: HTS - Hüttentalstraße Richtung Weidenau

Das **Quartier Eintracht** wird insbesondere bei größeren Veranstaltungen in der Siegerlandhalle durch ruhenden Verkehr und Parksuchverkehr belastet. Durch das neu zu errichtende Parkhaus auf dem Gelände der Siegerlandhalle wird die vorhandene Parkplatzkapazität gesteigert. Verkehrslenkende Maßnahmen sind notwendig. Die Nutzung eben dieses Parkhauses für universitäre Verkehre steigert die Bedeutung des Quartiers Eintracht für den Rad- und Fußverkehr enorm. Auf eine bedarfsgerechte Führung des Rad- und Fußverkehrs ist zu achten.

4.3.4. Fachspezifische Aussagen

Ruhender Verkehr

Das Kfz-Parkplatzangebot im Innenstadtbereich ist auf den Wirtschaftsverkehr, das Anliegerparken und die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personen abzustimmen. Um den Parksuchverkehr zu minimieren, sollte das Parken im öffentlichen Straßenraum reduziert werden. Das Parkangebot sollte sich auf wenige Kurzzeitparkbereiche im Straßenraum und die Parkhäuser beschränken. Darüber

hinaus soll eine Anpassung und Erweiterung des Parkleitsystems (PLS) erfolgen.

Auch eine Einzelplatzerfassung von oberirdischen, nicht an das PLS angebotenen Parkständen durch Sensortechnik, soll zur Minimierung des Parksuchverkehrs beitragen. Mittels Anbindung an eine digitale Anwendung kann der Parksuchverkehr bereits beim Fahrtantritt durch gezielte Navigation vermieden werden. Darüber hinaus ist im Innenstadtbereich das Parkangebot für den Radverkehr auszuweiten und qualitativ zu verbessern.

In der Siegener Innenstadt stehen derzeit 3306 Parkplätze in 6 Parkhäusern (PH) sowie 938 Einzelplätze auf 7 Parkplätzen (PP) zur Verfügung. Zusätzlich wurden weitere 390 Wochenendparkplätze (WE) geschaffen. Die Lage und Kapazitäten der Parkieranlagen sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Parkierungsanlage		Bezeichnung	Zufahrt über ...	Anzahl der Parkplätze
PH	Parkhaus Apollo-Theater	P 1	Morleystraße	580
PH	Parkhaus City-Galerie	P 2	Berliner Straße	1222
PH	Parkhaus Karstadt	P 3	Obergraben	408
PH	Parkhaus Reichswalds Ecke	P 4	Heeser Straße	428
	Parkhaus Altstadt	P 5	Löhrtor	413
PH	Parkhaus Rathaus/ Markt	P 6	Hinterstraße	255
PP	Parkplatz Kampenstraße	P 7	Kampenstraße	40
PP	Parkplatz Oberes Schloss	P 8	Burgstraße	50
PP	Parkplatz KrönchenCenter	P 9	Hinterstraße	20
PP	Parkplatz BahnPark	P 10	Morleystraße	83
PP	Parkplatz Kirchweg	P 11	Kirchweg	266
PP	Parkplatz Siegener Bahnhof	P 12	An der Unterführung	179
WE	Parkplatz Landgericht	P 13	Kirchweg	125
WE	Parkplatz Kreisverwaltung	P 14	Sankt-Johann-Straße	130
WE	Parkplatz Kreisverwaltung	P 15	Koblenzer Straße	25
WE	Parkplatz Berufskolleg	P 16	Fischbacherberg-straße	59
WE	Parkplatz Berufskolleg	P 17	An der Unterführung	51
PP	Siegerlandhalle		Koblenzer Straße	500

Quelle: Flyer „Wegweiser zu Parkhäusern und Parkplätzen in Siegen-Mitte“

Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)

Die Siegener Innenstadt ist zentraler Verknüpfungspunkt des ÖPNV. Sowohl Verbindungen zwischen Buslinien als auch vom Bus zur Bahn können realisiert werden. Bahnlinien ins Rheinland und Ruhrgebiet sowie Richtung Frankfurt sind vorhanden. Seit Dezember 2021 ist Siegen auch durch eine IC-Linie an den Fernverkehr angebunden.

Zahlreiche Buslinien aus dem Stadtgebiet und den Nachbarkommunen haben als Ziel den ZOB Siegen. Neben regionalen Linien verfügt Siegen unter anderem auch über ein Citybusnetz und Expresslinien zu den Universitätsstandorten. Mit dem Zuzug der Universität in die Innenstadt wird die Bedeutung des ÖPNV noch einmal gestärkt. Es wird außerdem zu einer Verschiebung der notwendigen Bedarfe kommen,

da perspektivisch Campusstandorte wegfallen werden und Bündelungen von im Innenstadtbereich sowie am Campus Adolf-Reichwein-Straße vorgesehen sind. Die geplanten Parkierungsanlagen für den MIV benötigen ergänzend eine insbesondere auf die Bedürfnisse der Studierenden abgestimmte Anbindung an den Busverkehr.

Radverkehr

Das Radwegenetz in der Siegener Innenstadt kann nur in geringem Umfang als straßenunabhängiger Radweg oder Fahrradstraße geführt werden. Der überwiegende Streckenverlauf führt über Straßen mit mäßigem Kfz-Verkehr oder wird über kombinierte Bus- und Radfahrstreifen geführt. Um die Situation für den Radverkehr generell zu verbessern, bedarf es einem zielgerichteten Ausbau der Radinfrastruktur.

In Nord-Süd-Richtung kann der Radverkehr auf einem größtenteils frei vom MIV geführten Radweg entlang der Sieg bzw. unter der HTS geführt werden. Sinnvolle Querverbindungen sind zu anderen Stadtteilen und insbesondere im Bereich der Innenstadt zu relevanten Quellen und Zielen herzustellen. Die ausgewiesene Radwegetrasse Häutebachweg/Flurenwende/Am Lohgraben ist qualitativ zu verbessern. Durch das Aufstellen weiterer Fahrradabstellanlagen an geeigneten Stellen im Wegenetz kann der Radverkehr gefördert werden. Die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems ist im Innenstadtbereich bei der Flächenverteilung zu berücksichtigen.

Fußverkehr

Im Kernbereich der **Siegener Innenstadt** wird der überwiegende Teil der Fußverkehre in dem zentralen Einkaufsbereich über die ausgewiesenen Fußgängerzonen geführt. Diese führen vom Bahnhofsvorplatz über die Bahnhofstraße, den Scheiner-Platz und das Siegufer und setzen sich nach Querung der Hauptdurchgangsstraße im Bereich des Kölner Tors über die Kölner Straße und Alte Poststraße in der Oberstadt fort. Darüber hinaus werden die Fußverkehre über die Gehwege entlang der Verkehrsstraßen geführt.

Durch den Zuzug der Universität in die Innenstadt werden auch die Fußwegeverbindungen zum Häutebachweg und Löhrtor sowie der Friedrichstraße und von dort weiter in die Oberstadt an Bedeutung gewinnen. Es ist zu erwarten, dass sich dadurch eine deutliche Steigerung des Fußverkehrs einstellen wird. Damit gehen eine notwendige Überprüfung der Führungsform im Fußverkehr sowie eine Weiterführung des barrierefreien Ausbaus einher. Zahlreiche neue Fußwegebeziehungen werden entstehen und bereits vorhandene Fußwege ins Zentrum gerückt, die mittels Wegeleitsystem innerhalb der Innenstadt gekennzeichnet werden sollen. Eine komfortable und sichere Wegeführung des Fußverkehrs ist für die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt unerlässlich.

4.3.5. Tabellarische Auflistung der Handlungsbedarfe

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
MIV		
Lohgraben	Belastungsgrenze des Knotenpunktes Schleifmühlen erreicht	Neubau des Knotenpunktes Schleifmühlen und der B 54 Frankfurter Straße
Lohgraben	Schlechte Anbindung der Gewerbeflächen an das übergeordnete Verkehrsnetz	Innere und äußere Erschließung der Gewerbeflächen verbessern
Vordere Friedrichstraße	Realisierung des Siegbergstunnels prüfen	Machbarkeitsstudie in 2022
Ruhender Verkehr		
Erweiterter Innenstadtbereich	Tlw. starker Parksuchverkehr	Fortschreibung der Parkraumkonzeption mit Berücksichtigung von Wirtschaftsverkehr, Anliegerparken, behindertengerechte Parkplätze und Kurzzeitparkern
Unterstadt	Genügend Parkplätze – auch bei Wegfall der „Siegelplatte“ – vorhanden jedoch wenig Kurzzeitparkplätze bzw. Taxistände	Bei Neubau eines Parkhauses am Bahnhof auf die Anlage von Parkplätzen für Kurzzeitparker und Taxen achten.
Vordere Friedrichstraße	Belastung durch Parksuchverkehr	Reduzierung der kostenlosen Parkplätze
Berufsschulzentrum	Belastung durch Parksuchverkehr	Bereitstellung zusätzlicher Parkplätze

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
ÖPNV		
Erweiterter Innenstadtbereich	Zusätzliche Nachfrage durch Zahl der Studierenden in der Innenstadt	Ausbau Takt- und Linien-Anbindung Innenstadtcampus und Parkierungsanlagen
Erweiterter Innenstadtbereich	Verspätungen von Bussen	Bus-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen, Busspuren
Radverkehr		
Erweiterter Innenstadtbereich	Lückenhafte Radwegeführung	Radwegekonzept für die Innenstadt erstellen
Erweiterter Innenstadtbereich	Fehlende Radabstellanlagen	Ausbau Radabstellanlagen und Fahrradgaragen
Oranienstraße	Keine bzw. unsichere Radverbindung durch den Oranienpark	Ausbau einer komfortablen und sicheren Rad- und Fußverbindung von der Spandauer Straße zum Häutebachweg
Vordere Friedrichstraße	Keine Radverbindung zwischen Innenstadt und Siegen-Ost	Radwegeverbindung bei Prüfung/Realisierung Siegbergtunnel berücksichtigen
Fußverkehr		
Oberstadt	Zahlreiche kleine Fußwege in Form der Wenden nicht im Bewusstsein der Bürger	Konzeption zur verstärkten Nutzung der Wenden erstellen
Vordere Friedrichstraße	„Serpentinenweg“ wenig genutzt	Auffindbarkeit und Gestaltung des Weges verbessern

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Hintere Friedrichstraße	„Himmelsleiter“ wenig genutzt	Auffindbarkeit und Gestaltung des Weges verbessern
Erweiterter Innenstadtbereich	Barrierefreiheit	Ausbau barrierefreier Querungsstellen und Förderung der allgemeinen Barrierefreiheit
Oranienstraße	Unsichere Fußverbindung durch den Oranienpark	Ausbau einer komfortablen und sicheren Rad- und Fußverbindung von der Spandauer Straße zum Häutebachweg

4.4. Stadtökologie, Stadtgrün und Freiraum

4.4.1. Allgemeine Entwicklungen und aktuelle Trends

In den Stadt- und Freiräumen spiegelt sich das öffentliche Leben der Bewohnenden wider. Grün- und Freiflächen sind Orte des Austausches und Treffens, der Kommunikation im Freien und der Kultur. Ihre Bedeutung als Visitenkarte für die Lebensqualität in einer Stadt nimmt daher stetig zu. Bei ihrer Gestaltung liegt die Herausforderung darin, unterschiedliche Vorstellungen verschiedener Nutzenden gleichzeitig an einem Ort zufrieden stellen zu müssen.

Der öffentliche Raum wird als Erweiterung des eigenen Gartens, Balkons und Wohnraums verstanden und ist besonders in urban geprägten Räumen häufig stark frequentiert. Durch die COVID-19-Pandemie und insbesondere in den Lockdown-Phasen hat sich der Nutzungsdruck auf die innerstädtischen Grünflächen zunehmend gesteigert. Viele Menschen waren durch das Wegbrechen der sozialen und kulturellen Angebote und die Beschränkung auf den eigenen Wohnraum auf die Freizeitangebote im öffentlichen Raum angewiesen. Insbesondere der Bedarf an Sportmöglichkeiten im Freien hat deutlich zugenommen. Hierbei wurde der Anspruch der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich der Ausstattung, der Aufenthaltsqualität, der fußläufigen Erreichbarkeit und der unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten in den Fokus gerückt. Obwohl die Trends in den letzten Jahren bereits ablesbar waren, hat die Pandemie diese noch verstärkt und beschleunigt.

Besonders in den letzten Jahren sind die Ansprüche an die Ausstattung und Gestaltung von Freiräumen gestiegen. Dabei ist auch die Anpassbarkeit und Modularität der Freiräume an die unterschiedlichen



Abb. 44: Siegen zu Neuen Ufern - Treppenanlage Sieg

Nutzungsansprüche von Bedeutung. Insbesondere das gesteigerte Partizipationsbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger ist bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes sichtbar. Die Bevölkerung möchte ihren Lebensraum mitentwickeln und -gestalten.

Dabei rückt besonders die nachhaltige Gestaltung von öffentlichen Räumen mehr in den Fokus. Versiegelte, unattraktive Flächen sollen ökologisch aufgewertet und beispielsweise die Artenvielfalt im innerstädtischen Raum gesteigert werden. Auch das Bedürfnis der Bevölkerung zur Produktion von Lebensmitteln im innerstädtischen Raum, dem sog. „Urban Gardening“, ist in den letzten Jahren gestiegen und findet immer mehr Anklang.

Mit den gesteigerten Ansprüchen an die Ausstattung, die Gestaltung und dem Wunsch nach innerstädtischen Nutzpflanzen ist auch der Pflegeaufwand der Freiflächen aufeinander abzustimmen.

Der demographische Wandel wird auch in den Nutzungsstrukturen und -ansprüchen an die Freiraumgestaltung sichtbar, was sich auch in den Ansprüchen an die Ausstattung widerspiegelt. Zudem wachsen die Ansprüche an wohnungsnah, barrierefrei zu erreichende Grünflächen.

Vom Abstandsgrün zum Stadtteilpark. Städtische Freiräume werden immer mehr zu einem gleichberechtigten Part im urbanen Gefüge. Ein attraktiver und vielfältig nutzbarer Stadtraum dient gleichzeitig als Impulsgeber für eine qualitätsvolle Aufwertung der angrenzenden Räume. Hohe Freiraumqualitäten stellen nicht nur bei den Anwohnern einen entscheidenden Wertfaktor dar, sie wirken sich gewinnbringend bzw. renditesteigernd auf den Wert von Immobilien und das Image sowie den Umsatz von Geschäften, Restaurants und Hotels aus.⁸ Damit werden in mehr

⁸ Neumann, Prof. Dr. Klaus: Urbane Freiräume im Wandel; vhw; FWS 2 März/April 2010, S. 87

Städten schlichte Rasen- und Brachflächen zwischen Gebäude zu gestalteten Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität.

Vom Auto auf das Fahrrad. Die Dominanz des motorisierten Verkehrs wird auf Straßen und Plätzen erfolgreich immer mehr zurückgedrängt. „Shared Space“⁹ und andere Gestaltungsmodelle stärken die Gestalt-, Kommunikations- und Aufenthaltsqualität öffentlicher Freiräume. Plätze werden von einem breiten Publikum genutzt und müssen einem vielschichtigen Anforderungsspektrum genügen.

Von der Mauer zum Trittsteinbiotop. Neben dem reinen Freizeitwert und der Ästhetik in der Stadt werden urbanen Freiflächen immer mehr ökologische Aufgaben zugewiesen. Auch Themen wie Hochwasserschutz, Feinstaubbelastung, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung in den Innenstädten kommt in der Stadtentwicklung eine tragende Rolle zu. Entsprechende Konzepte und Zielkataloge werden in vielen Kommunen erarbeitet bzw. umgesetzt.

4.4.2. Folgen für die Siegener Innenstadt

Auch in Siegen sind die beschriebenen, allgemeinen Trends im Hinblick auf die Grün- und Freiraumentwicklung erkennbar. An die öffentlichen Stadträume werden von unterschiedlichsten Gruppen von Nutzenden sehr vielfältige Anforderungen gestellt. Um diesen unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden zu können und nicht zuletzt auch sinnvoll miteinander zu verbinden, sind konzeptionelle Überlegungen unabdingbar.

Neben der quantitativen und qualitativen Aufwertung der Grün- und Freiflächen spielen auch stadtökologische Aspekte eine entscheidende Rolle.

⁹ Charakteristisch ist dabei das Fehlen von Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen und die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer, während unter anderem die Vorfahrtsregel weiterhin Gültigkeit besitzt.

Zudem ist es im Interesse der Stadt, private Initiativen zum „Urban Gardening“ und zur urbanen Lebensmittelproduktion zu unterstützen.

4.4.3. Handlungsbedarfe auf Quartiersebene

Bis heute sind zahlreiche Leitideen umgesetzt worden, die bereits zu einer städtebaulichen Qualitätssteigerung in der Unterstadt geführt haben. Es bedarf jedoch noch weiterer Maßnahmen, um zu einer gesamtstädtischen Lösung zu kommen, welche hinsichtlich der anstehenden Maßnahmen das Stadtbild wesentlich prägen können.

Nach wie vor wird in **allen Quartieren** die Bewältigung des Klimawandels in den nächsten Jahren ein zentraler Aufgabenbereich sein. Dies muss mit ganz verschiedenen Maßnahmenpaketen in den einzelnen Quartieren realisiert werden. Im aktuellen Grünflächenkonzept und Luftreinhalteplan sind alle notwendigen Projekte detailliert aufgeführt. Dazu zählen die Entsiegelung von Flächen, die naturnahe Wiederherstellung von Fluss- und Bachsohlen, aber auch die Förderung von heimischen Baumarten sowie der Erhalt von innerstädtischen Trittsteinbiotopen.

Durch die Umsetzung von „Siegen – Zu neuen Ufern“ in der Unterstadt gelang es, die Erlebbarkeit von Naturräumen und die Erholungsfunktion nachhaltig in der **Unterstadt** zu etablieren. Zudem konnte eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität und gleichzeitig eine Zunahme der Attraktivität als Wohn- und Einzelhandelsstandort erreicht werden.

Auch der Abriss des Gebäudekomplexes Herrengarten und die für 2023 geplante Neugestaltung einer urbanen Freifläche tragen zu einer gesteigerten Aufenthaltsqualität des Quartiers bei.



Abb. 45: Schlosspark Oberes Schloss

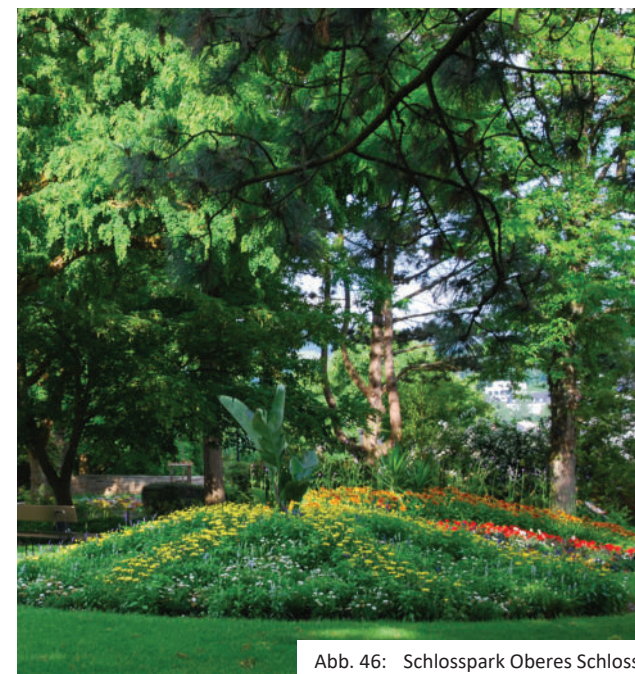


Abb. 46: Schlosspark Oberes Schloss

In den letzten Jahren konnten durch das Projekt „Rund um den Sieberg“ viele wichtige Prozesse in der **Oberstadt** angestoßen werden. Die Sanierung und Erweiterung des Schlossparks hat die Grün- und Freifächensituation im Quartier erheblich verbessert. Bereits im ersten Jahr nach der Fertigstellung sind die positiven Effekte auf das Stadtleben sichtbar. Der ohnehin starke Nutzungsdruck des Parks konnte so entzerrt und mit dem Abenteuerspielplatz eine wichtige und dringend benötigte Aufenthaltsfläche für Kinder unterschiedlicher Altersgruppen geschaffen werden.

Als herausragendes, aber bislang völlig von der Bevölkerung unbeachtetes Kleinod, ist der renaturierte Gewässerlauf der Sieg mit der naturnahen Gestaltung der Uferabschnitte in der **Verwaltungsstadt** zu nennen. Versteckt hinter dem Amtsgericht ist die Sieg westlich und östlich der Berliner Straße auf einem bislang kurzen Streckenabschnitt durch einen Fußweg erreichbar und damit erlebbar. Durch die Anlage eines Fußweges hinter dem Spielplatz der Kindertagesstätte am Kirchweg (hierfür Rückverlegung der Spielfläche notwendig) ist der Lückenschluss bis zum Hammerhütter Weg und damit bis ins Herz der Innenstadt wünschenswert.

Als eine Maßnahme aus dem Rahmenplan Siegen-Mitte wurde im **Quartier Oranienstraße** 1994 die Grünfläche und der Museumsgarten Oranienstraße angelegt. Diese Fläche ist jedoch nur zu den Öffnungszeiten des Ausstellungsforums Haus Oranienstraße durch das Gebäude zugänglich. Diese eingeschränkte Nutzbarkeit einer der wenigen Zugänge zur Weiß sollte geöffnet werden. Insbesondere in diesem Zusammenhang sollten die Potenziale der Universitätsansiedlung genutzt werden. Bei der sehr zentral gelegenen Erholungsfläche auf dem „Weiß-Flickschen Grundstück“ (künftig: Oranienpark) handelt es sich um ein parkähnlich gestaltetes Grundstück mit großzügigen Rasenflächen und vielen alten Bäumen. Trotzdem wird dieser Bereich von großen Teilen der Bevölkerung gemieden. Das subjektive Sicherheitsempfinden könnte jedoch durch gestalterische

Maßnahmen deutlich verbessert werden. Hier kann eine Aufenthaltsqualität geschaffen werden, die Interesse und Aufmerksamkeit erweckt und nicht zuletzt zu einer Akzeptanz der Grünanlage bei der Bevölkerung führt.

Für das **Quartier Lohgraben** sollte aus stadtoökologischer Sicht auf eine Vergrößerung des Anteils unversiegelter Bodenflächen hingewirkt werden. Im Grünflächenkonzept wird in den zu durchgrünenden Bereichen eine Aufwertung durch einzelne Baumbestandorte. Das frühere Gewerbegebiet „Am Lohgraben“ ist überwiegend mit neuen Nutzungen wie Schule, Kita, Studierendenwohnen bebaut. Im Rahmen der Neubebauungen sind neue Freiräume geschaffen, Bäume gepflanzt worden und auch der Bauchlauf Weiß wurde aufgewertet. Durch neue Grün-/Freiflächen, Baumscheiben, die Auflockerung der Bebauung wurde eine Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse erreicht. Darüber hinaus wird eine Senkung der Schadstoffbelastung in der Frankfurter Straße durch verkehrsreduzierende und -lenkende Maßnahmen angestrebt.

Für das **Quartier Vordere Friedrichstraße** führte die Verbreiterung des Bürgersteiges im Bereich der Sandstraße in Kombination mit der Anpflanzung von Bäumen sowie die Umgestaltung des „Kölner Tors“ zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung der fußläufigen Wegebeziehungen. Vor dem Hintergrund des Umzugs der Universität ist besonders in diesem Quartier die Gestaltung der öffentlichen Räume im Fokus der zukünftigen Stadtentwicklung. Durch die Öffnung des städtischen Brachgrundstückes am Eifersufer wurde der Zugang zum Uferbereich der Sieg im **Quartier Hammerhütte** ermöglicht. Die Fläche wird als Quartierstreffpunkt und für „Urban Gardening“ genutzt. Dennoch fehlt eine durchgängige Wegeverbindung entlang des Flusslaufes.

Im **Quartier Eintracht** sollten die Grünflächen rund um die Siegerlandhalle ihrer Bedeutung nach angemessen aufgewertet werden.

Im Quartier **Berufschulzentrum** sollte der hochwertig gestaltete Grünzug an der Freudenberger Straße in einigen Teilbereichen ergänzt werden.

4.4.4. Tabellarische Auflistung der Handlungsbedarfe

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Unterstadt	Unattraktive Gestaltung der Bahnhofstraße	Aufenthaltsqualität und Gestaltung verbessern
Unterstadt	Mangelnde Aufenthaltsqualität der Plätze	Möblierung und Gestaltung des öffentlichen Raumes aufwerten
Unterstadt	Durch Kfz-Verkehr verursachte hohe Luftschadstoffbelastung (v.a. Stickstoffdioxid) in der Sandstraße	Senkung der Luftschadstoffbelastung in der Sandstraße
Oberstadt	Bei vorhandenen Plätzen tlw. zu geringe Gewichtung der Aufenthaltsqualität	Aufenthaltsqualität steigern
Oberstadt	Vorhandene Grünflächen aufwerten	Bepflanzung und Ausstattung überarbeiten, Modernisierung, ggf. Pflegeintervalle verkürzen
Oberstadt	Bereich ehemalige Jugendherberge	Abriss und Neugestaltung der Platzfläche
Oberstadt	Unattraktive Gestaltung der Kölner Straße	Aufenthaltsqualität und städtebauliche Qualität steigern
Oberstadt	viele Naturstein- und Trockenmauern	Erhaltung der Mauerbiotope

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Verwaltungsstadt	Zugang zur Sieg lückenhaft und versteckt gelegen	durchgängige Wegeverbindungen herstellen und öffentlich bewerben
	Keine Grünflächen vorhanden	Flächenpotenziale auf diesen Aspekt hin mitbetrachten
Oranienstraße	Kein Zugang zur Weiß möglich	Wegeverbindungen herstellen
Oranienstraße	Flächenpotenzial des „Weiß-Flickschen-Grundstücks“ (Oranienpark) stark untergenutzt	Grünfläche gestalterisch aufwerten, Akzeptanz der vorhandenen Grünfläche erhöhen
Lohgraben	Kein Zugang zur Weiß möglich	Wegeverbindungen herstellen
Lohgraben	100% Versiegelung des Gewerbegebietes Lohgraben	Entsiegelung und Durchgrünung ehemaliger Gewerbeflächen
Lohgraben	Durch Kfz-Verkehr verursachte hohe Luftschadstoffbelastung (v.a. Stickstoffdioxid) in der Frankfurter Straße	Senkung der Luftschadstoffbelastung in der Frankfurter Straße
Hain	Wegeverbindung zur Oberstadt versteckt gelegen	Wegeverbindung öffentlicher machen, ggf. ergänzen
Vordere Friedrichstraße	keine Aufenthaltsqualität für Fußgänger	Aufenthaltsqualität verbessern
Vordere Friedrichstraße	Durch Kfz-Verkehr verursachte hohe Luftschadstoffbelastung (v.a. Stickstoffdioxid) in der Sandstraße	Senkung der Luftschadstoffbelastung in der Sandstraße

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Hintere Friedrichstraße	Siegberghang ohne Aufenthaltsqualität	Aufwertung und Neuanlage von Wegverbindungen
Heeserstraße	keine Aufenthaltsqualität für Fußgänger	Aufenthaltsqualität verbessern
Berufszentrum	Fußwegverbindung entlang der Alche von Parksuchverkehr stark eingeschränkt	Aufwertung dieser attraktiven Wegeverbindung durch Neubau eines Parkhauses
Hammerhütte	Kaum zur Sieg	Zugang zur Sieg öffnen, Wegeverbindungen entlang der Sieg herstellen
Hammerhütte	Grünfläche verbesserungswürdig	Aufwertung der Grünfläche
Hammerhütte	Freiflächenpotenzial hinter dem Schlachthof	Schaffung eines öffentlichen Platzes
Eintracht	Grünfläche im Bereich der Siegerlandhalle untergenutzt	Aufwertung der Grünfläche
Quartiersübergreifender Handlungsbedarf	vorhandene Fußwegeverbindungen sind oftmals nur Ortskundigen bekannt	Bessere Wegweisung
Quartiersübergreifender Handlungsbedarf	unzureichendes Fußwegenetz	Lückenschluss, Schaffung eines geschlossenen Fußwegesystems
Quartiersübergreifender Handlungsbedarf		

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Quartiersübergreifender Handlungsbedarf	Verluste an Straßenbegleitgrün durch Aus- und Umbau von Straßenräumen in den letzten Jahrzehnten	Erhalt von Grünstrukturen in den Quartieren (Straßenbegleitgrün, öffentliche Grünflächen, größere private Gartenkomplexe mit Gehölzbewuchs) als Trittsteinbiotope zur Stützung des Biotopverbundes
Quartiersübergreifender Handlungsbedarf		Erhöhung der Durchgrünung durch Pflanzung von Straßenbäumen in Bereichen ohne Restriktionen durch vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen
Quartiersübergreifender Handlungsbedarf	engeengte Standorte für noch vorhandene Straßenbäume	Verbesserung der Standortbedingungen für vorhandene Straßenbäume v.a. durch Vergrößerung der Baumscheiben
Quartiersübergreifender Handlungsbedarf	hoher Versiegelungsgrad	Erhöhung des Anteils an Dachbegrünungen bei Neubauten oder anstehenden Sanierungen privater und öffentlichen Dachflächen
Quartiersübergreifender Handlungsbedarf	des Bodens durch zahlreiche Neu- und Erweiterungsbauten	

4.5. Ziele und Handlungsbedarfe

Wohnen

4.5.1. Allgemeine Entwicklungen und aktuelle Trends

Die Wohnfunktion in der Innenstadt stellt im Zusammenhang der verschiedenen Nutzungsfunktionen eine wichtige stabilisierende Stütze dar, da sie außerhalb von Ladenöffnungszeiten für Belebung sorgt. Gleichzeitig ist verfügbarer, innovativer Wohnraum ein wesentlicher Standortvorteil, womit die ansässigen Unternehmen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den Standort Siegen gewinnen und längerfristig binden können. Die Wohnfunktion ist des Weiteren die Grundlage für die innerstädtische Nahversorgung, sie sorgt für ein individuelles Erscheinungsbild und kann zu einer Identifizierung der Bewohnerschaft mit ihrem Wohnstandort führen. Herausforderungen in der Innenstadt ergeben sich aus den im Vergleich zu peripheren Stadt- oder Ortsteilen oftmals höheren Miet- und Immobilienpreisen, den mangelnden Parkplatzflächen sowie durch Konflikte mit anderen Nutzungen (z. B. Gastronomie und Events).

Von der Dezentralisierung zur Konzentration. (s. Kapitel 4.2, Stadtstruktur) In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nahmen die Wohn- und Gewerbegebiete in den Stadtrandzonen erheblich zu. Die Zahl der reinen Einfamilienhausgebiete wuchs rasch. Heute geht der Trend wieder in Richtung einer Funktionsmischung und zur Stadt der kurzen Wege. Die Vorteile von Innenstadtlagen sind für viele Nutzergruppen deutlich interessanter als abgeschiedene, ruhige Wohnquartiere. Die Rückkehr in die Innenstadt wird durch den demografischen Wandel, die veränderte Erwerbsbiografie und die Differenzierung der Gesellschaft zusätzlich forciert.



Abb. 47: Blick Richtung Schlosspark

Verstärkt wird dieser Trend durch das gesetzgeberische Eingreifen der letzten Jahre, indem Kommunen die Möglichkeit zur Hebung innerstädtischer Nachverdichtungspotentiale für die Schaffung von Wohnraum eröffnet wurde.¹⁰

Von Studierenden-WG/preisgebundener Wohnung zur sanierten Penthouse-Wohnung. Auch aufgrund der starken Reurbanisierung in deutschen Großstädten werden Wohnungen in den Innenstadtlagen stetig teurer, dies betrifft sowohl Miet- als auch Eigentumswohnungen. Zwei Folgen werden zwangsläufig ausgelöst: Die Sanierungs-, Umbau- und Neubautätigkeiten in den Stadtzentren werden beflügelt und das private Investitionsvolumen erhöht sich deutlich. Doch gleichzeitig wird durch die steigenden

Mieten/Preise ein Prozess der Gentrifizierung (sozioökonomischen Strukturwandel - Verdrängung von einzelnen Bevölkerungsgruppen) ausgelöst. Es drängen häufig gut verdienende Paare ohne Kinder in die beliebten Wohnlagen, während Studierende und alleinerziehende Elternteile in günstigere Quartiere ausweichen müssen. Dieser Trend wird sich in den nächsten Jahren vermutlich weiter verstärken, da immer mehr öffentlich geförderte Wohnungen aus der Preisbindung herausfallen und nach ihrer Sanierung zukünftig oftmals zu höheren Mieten angeboten werden. Zudem sorgen seit Jahren steigende Baukosten (auch aufgrund aktueller Klimaschutzanforderungen) und das endliche und daher teure Grundstücksangebot dafür, dass preiswerter Wohnraum kaum noch errichtet wird.

Individualisierung der Wohnformen. Der Trend zur Individualisierung von Wohnraum nimmt stetig zu. Die Zahl der Haushalte steigt und die durchschnittliche

¹⁰ u. a. Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt vom 04.05.2017 - BGBl. I 2017, Nr. 25 ausgegeben am 12.05.2017, S. 1057 sowie Gesetz zur Mobilisierung von Bauland (Baulandmobilisierungsgesetz) vom 14. Juni 2021 - BGBl. I 2021, Nr. 33, ausgegeben am 22.06.2021, S. 1802

Wohnfläche pro Kopf nimmt zu. Lage, Zuschnitt und Erschließung von Wohnungen dürfen heute gerne besonders ausgefallen sein. Das Angebot an Tiny-Houses, Mikrowohnungen und Service-Apartments steigt vor allem in den wachsenden Metropolen. Auch wenn sich die Mehrzahl der Haushalte eher mittlere und große Wohnungen wünscht, sind die Angebote insbesondere für das Wohnen auf Zeit äußerst attraktiv. Zielgruppen sind vor allem junge, kommunikative Haushalte aber auch Pendler, die eine Zweit- oder Nebenwohnung suchen sowie Kapitalanleger. Aber auch spezielle Bedürfnisse und Interessen finden zunehmend Berücksichtigung beim Wohnungsbau. Dabei reicht die Spanne von Kleinsthäusern über das barrierefreie Wohnen bis zum Mehrgenerationenwohnen.

Vom anlogenen Wohnen zum Smart-Living. Die Digitalisierung öffnet neue Welten für das Bauen und Wohnen der Zukunft. Grundsätzlich ist es heute bereits möglich, (nahezu) alles, was in Haus oder Wohnung elektrifiziert ist, in ein Smart-Living-System einzubinden. Insbesondere kommunikative, häusliche und anspruchsvolle Haushalte sind offen für die Vielzahl neuer Leistungen. Dazu gehören neben Licht und Heizung auch die Unterhaltungselektronik, Elektrogroß- und Kleingeräte, sämtliche Sensorik und Aktorik wie Schließkontakte, Bewegungsmelder, Rollläden, Toranlagen und Garagentore, Türschließvorrichtungen, Kameras, Gartengeräte, Sprechanlagen, Klimageräte etc.. Immer mehr digitale Informationen zum Bestand, zur Nachbarschaft und zu den Wohnwünschen der Mietenden stehen zukünftig zur Verfügung und helfen, Wohnung und Mietende gut aufeinander abzustimmen.¹¹ Auch für das Wohnen im Alter wird die Digitalisierung eine Hilfe sein, um möglichst lange in den eigenen vier Wänden wohnen zu können.

Zwischennutzung und Co-Housing. Der Anteil an

Mietwohnungen in Deutschland ist im Vergleich zu anderen EU-Staaten traditionell hoch und liegt auch am Engagement des Staates im öffentlich geförderten Wohnungsbau. Laut einer Studie des Bundesverbandes deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V. (GdW)³ weist die weitere Ausdifferenzierung der Wohnkonzepte auf eine steigende Relevanz von flexiblen Wohnformen hin. Ebenso werden eine steigende Nachfrage nach gemeinschaftlichem Wohnen und der Wunsch nach Mitgestaltung erwartet. In den nächsten Jahren steigen daher die Anforderungen an die Wohnungsunternehmen, zwischen Miete und Eigentum Rahmenbedingungen zu schaffen, die flexible Nutzungskonzepte und Gemeinschaftsleben ermöglichen.

Wohnen zu Pandemiezeiten. Selten haben die Deutschen so viel Zeit in den eigenen vier Wänden verbringen müssen wie in den letzten beiden Jahren im Zuge der COVID-19-Pandemie. Aufgrund der Kontaktbeschränkungen und dem daraus resultierenden Homeschooling und Home-Office wurde die Wohnung oder das Haus zum Mittelpunkt nahezu aller Aktivitäten für die Haushaltsangehörigen. Es ist anzunehmen, dass Menschen mit größerer Wohnfläche pro Kopf und eigenem Garten oder Balkon diese Situation besser bewältigen konnten. Inwieweit die zuvor beschriebenen Trends durch die Auswirkungen der Pandemie nachhaltig beeinflusst und verändert werden, bleibt abzuwarten. Gleichwohl kommt der direkten Umfeldgestaltung im Quartier zukünftig eine noch größere Bedeutung zu, um „Räume“ außerhalb der eigenen vier Wände zum Ausgleich zu schaffen.

Klimaanpassung. Die größte Herausforderung unserer Zeit erfordert enorme Anstrengungen und tiefgreifende Veränderungen in allen Lebensbereichen. Das Wohnen hat einerseits erheblichen Anteil an der Emission klimaschädlicher Substanzen, andererseits verbrauchen Bau und Sanierung von Gebäuden große Mengen an Ressourcen. Eine intelligente Planung von Neubau und Bestandserhaltung auch in der Innenstadt ist neben Maßnahmen zur Entsiegelung

von Flächen oder zur Förderung der Verdunstung zur Minderung des urbanen Wärmeinseleffekts die Voraussetzung zur Schaffung nachhaltiger, lebenswerter Quartiere. Beispielsweise sind Grünflächen oder eine Dach- und Fassadenbegrünung in unmittelbarer Wohnungsnähe von enormer Bedeutung für das Mikroklima und das Wohlbefinden der Menschen.

4.5.2. Folgen für die Siegener Innenstadt

Seit dem Jahr 2018 befragt die Universitätsstadt Siegen jährlich die Aktiven des Wohnungsmarktes zur Ihrer Einschätzung der aktuellen Situation und publiziert die Ergebnisse in einem Wohnungsmarktbarometer. Aktuell zeigt sich, dass in Siegen weiterhin ein hoher Bedarf in verschiedenen Marktsegmenten besteht, der sich in angespannten Marktlagen vor allem im Bereich der normalpreisigen freifinanzierten und der öffentlich geförderten Mietwohnungen zeigt. Für die Stadt leitet sich hieraus die Herausforderung ab, auch weiterhin den Neubau von bedarfsgerechtem Wohnraum zu fördern, etwa durch die Bereitstellung von Grundstücken, der Realisierung neuer Wohngebiete oder auch durch Förderung von Nachverdichtung im innerstädtischen Bereich.

Der Wohnungsmarkt der Siegener Innenstadt erfährt seit mehreren Jahren einen deutlichen Bedeutungsgewinn. Der bereits in der IHaKo-Fortschreibung 2015 festgestellte große Nachfragedruck bei den Wohnangeboten in den Innenstadtquartieren ist weiterhin festzustellen. Zudem ist der Neubau geförderter Wohnungen in den letzten Jahren ins Stocken geraten und kann den Wegfall von Wohnungen aus der Preisbindung nicht kompensieren. Die bestehende Nachfrage der verschiedensten Interessentengruppen kann nicht umfassend befriedigt werden, Leerstand von Wohnraum besteht daher in den innerstädtischen Quartieren kaum. Diese beschriebene Situation beruht auf einer Nachfrage, die von unterschiedlichen Gruppen ausgelöst wird. So sind die Quartiere nicht nur für einkommensschwächere

¹¹ Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V. - GdW Branchenbericht 7 - Wohntrends 2035, Zusammenfassung - Erstellt von: ANALYSE & KONZEPTE GmbH, Hamburg und InWIS - Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung GmbH, Bochum, 2018



Abb. 48: Fachwerkhaus in Siegener Altstadt

Haushalte interessant, die die Nähe zur Versorgungsinfrastruktur schätzen, weil sie auf einen (zusätzlichen) PKW verzichten können, sondern auch für kaufkraftstärkere, urban orientierte Gruppen, die auch das gastronomische und freizeitorientierte Angebot nutzen.

In den letzten Jahren wurde in der Siegener Innenstadt durch viele Bauprojekte Wohnraum errichtet, der aber zumeist nicht das Segment der Geringverdienenden bedient. Oftmals handelt es sich um höherpreisige Eigentumsobjekte, auch neue Wohnkonzepte wie z. B. Boardinghouse-Konzepte werden zunehmend angeboten. Durch die anstehenden Entwicklungen wird der Wohnungsdruck in der Siegener Innenstadt weiter ansteigen.

Handlungsbedarfe

Ein Großteil der Bestandsimmobilien in der Innenstadt weist heute Modernisierungsbedarf auf. Dieser

umfasst zum einen übliche Arbeiten aufgrund des Gebäudealters, aber auch spezielle energetische Bedarfe sowie neue Anforderungen an Ausstattungsmerkmale (u. a. Freisitze) und Grundrisse, Barrierearmut sowie energetische Ertüchtigungen. Aufgrund der großen Nachfrage besteht bei den Eigentümern jedoch aktuell kein Handlungsdruck zur Modernisierung. Die qualitative Weiterentwicklung des Wohnstandortes ist daher schwierig umzusetzen, da bei sehr guter Nachfrage ein Handlungserfordernis fehlt.

Kontrovers stellt sich die Situation bei den älteren und jüngeren Nachfragenden dar. Junge Nachfragende können nur auf vereinzelte Wohnangebote im Quartier zurückgreifen. Es fehlt v. a. an kleineren, preiswerten Wohneinheiten, ebenso wie an WG-geeigneten Angeboten. Um vermehrt junge Nachfragende anzusprechen, müssten intensive Strategien verfolgt werden: es müssten entsprechende Wohnangebote und Kristallisationspunkte im Quartier geschaffen werden („urban lifestyle“), die bei jungen Nachfragenden beliebt sind. Mit der Umsetzung des Campus Unteres Schloss wurde bereits ein Schritt in diese Richtung getan. Rund 4.000 Studierende haben im Wintersemester 2014/15 im Quartier Oberstadt ihr Studium aufgenommen, im Jahr 2020 wurde zudem das neue Hörsaalgebäude sowie 2021 die neue Mensa in Betrieb genommen.

In den letzten Jahren wurde in der Innenstadt neuer Wohnraum für Studierende geschaffen. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Studierendenwohnungen in den nächsten Jahren durch das Projekt „Siegen.Wissen verbindet“ weiter steigen wird. Durch den Umzug der Fakultäten I und II werden knapp 8.000 weitere Studierende in der Innenstadt, im Quartier Vordere Friedrichstraße und Oranienstraße sowie Lohgraben, ihr Studium aufnehmen.

Für diese Zielgruppe müssen weitere Wohnangebote geschaffen werden, da davon ausgegangen werden kann, dass das Wohnen in der Innenstadt stärker nachgefragt werden wird. Hierzu sollten

Eigentümerinnen und Eigentümer sensibilisiert werden, Wohnungen auch an junge Nachfragende zu vermieten. Anders stellt sich die Situation für ältere Nachfragende dar. Es besteht Bedarf, auch für diese Zielgruppe bedarfsgerechte Angebote zu schaffen, die generationengerecht sind und allen Wohnungssuchenden einen Mehrwert bieten. Die Universitätsstadt Siegen hat Ende 2020/Anfang 2021 eine Befragung der Bürgerinnen und Bürger zum Thema Wohnen im Alter durchgeführt.¹² Auch, wenn es sich aufgrund des Umfangs der Umfrage nur um eine vergleichsweise kleine Zahl von Teilnehmenden handelt, lassen sich aus den gewonnenen Erkenntnissen doch Empfehlungen für die handelnden Akteure am Siegener Wohnungsmarkt ableiten.

Der Großteil der befragten Siegenerinnen und Siegener möchte auch im Alter zu einem überwiegenden Teil selbstbestimmt in der vertrauten Wohnung und Umgebung leben. Oft sind hierzu bauliche Maßnahmen erforderlich, um Barrieren zu reduzieren. Als sehr wichtig sind in diesem Zusammenhang unterstützende Initiativen von privater und öffentlicher Seite anzusehen, die es zu erhalten und auszubauen gilt, um Seniorinnen und Senioren einen langen Verbleib in den eigenen vier Wänden zu ermöglichen.

Unterstützende Dienstleistungen werden ebenfalls von vielen Menschen als Möglichkeit angesehen, an ihrem Wohnort und in ihrer Wohnung zu verbleiben. Die bestehenden Serviceleistungen werden in den nächsten Jahren sicherlich noch deutlich ausgebaut werden können und müssen. Es gibt allerdings auch eine nicht unerhebliche Anzahl an Personen, die noch im Laufe der nächsten Jahre umziehen möchten. Da sowohl an den Wohnort als auch an die Wohnung unterschiedliche Anforderungen gestellt werden, sollte bedarfsgerechter (= barrierearmer) Wohnraum nicht nur in bevölkerungsstarken Stadtteilen wie Siegen-Mitte und Weidenau geschaffen werden, sondern auch in den eher ländlicheren Stadtteilen.

¹² <https://www.siegen.de/leben-in-siegen/bauen-und-wohnen/wohnungsmarktbeobachtung/wohnen-im-alter-ergebnisbericht-zur-bevoelkerungsbefragung-202021/>

Zur Weiterentwicklung des Wohnstandortes Innenstadt sollte zukünftig gezielt an der Ausweitung der Wohnangebote in allen Quartieren gearbeitet werden.

Es gilt, die wenigen Entwicklungsflächen, die im Innenstadtbereich bestehen, nachfrageorientiert zu entwickeln und mit den Eigentümern regelmäßig über die Entwicklung zu sprechen sowie die Möglichkeiten in der Erweiterung der Wohnflächen im Bestand z. B. durch Ausbau von Dachgeschossen, Geschossaufstockung oder Anbau zu nutzen. Diese Maßnahmen können jedoch nur unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen (Planungsrecht, Gestaltungssatzung) umgesetzt werden.

4.5.3. Handlungsbedarfe auf Quartiersebene

Die Quartiere der Innenstadt und des erweiterten Innenstadtbereiches weisen sehr unterschiedliche Wohnqualitäten und einen differenzierten Grad an Wohnnutzung auf. Zu den Quartieren mit einer überwiegenden Wohnnutzung gehören die Quartiere Oberstadt, Hammerhütte, und Hain. In der Verwaltungs- und Unterstadt findet vergleichsweise wenig Wohnnutzung statt, wenngleich auch hier eine Nachfrage nach urbanem Wohnen erwartet werden kann, sobald entsprechende Angebote unterbreitet werden. Die übrigen Quartiere sind durch eine mehr oder weniger ausgeprägte Nutzungsmischung gekennzeichnet.

Herausforderungen und Handlungsbedarfe

Es ist davon auszugehen, dass zwei wesentliche Entwicklungen die Herausforderungen für die innerstädtischen Wohnquartiere zukünftig bestimmen werden:

- Bedarfsgerechte Wohnraumversorgung
- Siegen.Wissen verbindet



Abb. 49: Neubau Mehrfamilienhaus

Aus den zuvor dargestellten allgemeinen Wohntrends sowie der geplanten Universitätsentwicklung lässt sich ableiten, dass mit einem deutlich zunehmenden Bedarf an Wohnraum im gesamten innerstädtischen Bereich gerechnet werden muss. Eine bedeutende Nachfrage wird durch die rund 8.000 Studierenden und etwa 1.000 Bediensteten der Universität ausgelöst, die voraussichtlich ab dem Jahr 2028 in der Innenstadt studieren und arbeiten werden. Auch wenn bei weitem nicht all diese Menschen innerstädtischen Wohnraum suchen werden, muss im Sinne einer Stadt der kurzen Wege das Ziel sein, Wohnen und Arbeiten/Studieren möglichst ohne weite Wege zu ermöglichen.

Das bedeutet, dass durch Verwaltung und Wohnungswirtschaft große Anstrengungen unternommen werden müssen, um vorhandenen Wohnraum (energetisch) zu modernisieren, bedarfsgerecht neuen Wohnraum durch Neubau, Umbau und Nachverdichtung zu schaffen und gleichzeitig den Anforderungen an eine resiliente Stadt gerecht zu werden. Erste Entwicklungen sind bereits zu verzeichnen, insbesondere im Segment des studentischen Wohnens sind in

den letzten Jahren neue Angebote geschaffen worden (Am Lohgraben, Hintere Friedrichstraße). Weitere Projekte befinden sich aktuell in der Umsetzung (Hammerhütte) und werden preiswerten und campusnahen Wohnraum für Studierende in der Siegener Innenstadt schaffen.

In Siegen fehlen derzeit vor allem Wohnungen im preisgünstigen Segment. Wohnungen, die mit öffentlichen Fördermitteln errichtet wurden und für die die Stadt das Belegungsrecht hat, fallen zunehmend aus der Preisbindung und können (ggf. saniert) zu höheren Preisen vermietet werden. Dies betrifft bis zum Jahr 2035 stadtweit etwa 1.800 Wohnungen. Die Schaffung neuen, preiswerten Wohnraums für verschiedenste Zielgruppen ist daher dringend erforderlich.

Begleitende Maßnahmen in den Quartieren sind Wohnumfeldverbesserungen, Innenhofentsiegelung, Innenhofbegrünung, Fassadenbegrünung und die Qualifizierung der umliegenden öffentlichen Freiflächen.

4.5.4. Tabellarische Auflistung der Handlungsbedarfe

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Erweiterter Innenstadtbereich (gesamt)	Die Nachfrage nach Wohnraum steigt	Bereitstellung zusätzlicher Wohnflächen mit Spezialisierung für folgende Nachfragegruppen: Ältere Menschen, Studierende, Experimentierfreudige, kinderlose Paare, Singles Familien. Zudem Ausweitung von öffentlich gefördertem Wohnungsbau.
Unterstadt	Zunehmende funktionale Segregation	Stärkung der vorhandenen Wohnnutzung Schaffung zusätzlichen Wohnraums
Oberstadt	Wachsende Nachfrage nach Wohnraum	Schaffung zusätzlichen Wohnraums
	Unattraktives Wohnumfeld an der Hinterstraße, Siegbergstraße und Lämmergasse	Aufwertung des Wohnumfeldes
Verwaltungsstadt	Ungeordnete Situation am Kirchweg	Qualifizierung des privaten Gebäudebestandes, Aufwertung des Wohnumfeldes

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Oranienstraße	Unattraktives Wohnumfeld am Häutebachweg	Aufwertung des Wohnumfeldes
Vordere Friedrichstraße	Flächenpotenziale ungenutzt	Baulücken schließen, Nachverdichtung im Blockinnenbereich
Hintere Friedrichstraße	Wohnumfeldverbesserungen nur partiell	Aufwertung des Wohnumfeldes in fehlenden Bereichen
Heeserstraße	Teilweise sanierungsbedürftiger Gebäudebestand	Qualifizierung des Gebäudebestandes
Berufszentrum	Unattraktiver Straßenraum Am Stadtwald	Aufwertung des Straßenraumes
	Sanierungsbedürftiger Gebäudebestand	Qualifizierung des Gebäudebestandes
Hammerhütte	Unattraktives Wohnumfeld	Aufwertung des Wohnumfeldes
	Kein Quartierstreffpunkt	Schaffung eines Quartiersplatzes
Eintracht	Sanierungsbedürftiger Gebäudebestand an der Leimbachstraße, Ecke Koblenzer Straße	Qualifizierung des Gebäudebestandes

4.6. Einzelhandel, Gewerbe, Dienstleistungen

4.6.1. Allgemeine Entwicklungen und aktuelle Trends

Das aktuelle Verhalten der Konsumierenden zeigt die hohe und zunehmende Relevanz von nachhaltigen Angeboten im Einzelhandel bei Lebensmitteln und Bekleidung (Konsummonitor Nachhaltigkeit HDE). Der Anteil der Menschen mit einem bewussten Konsum- und Kaufverhalten steigt mit hoher Geschwindigkeit. Forciert wird der Trend durch die COVID-19-Pandemie und die dadurch ausgelösten Verhaltensänderungen der Bevölkerung.

Es ist zu erwarten, dass künftig Fragen der nachhaltigen Produktion auch im Modehandel eine zunehmend wichtigere Rolle spielen. Insbesondere die jüngere Zielgruppe diskutiert Themen wie Konsumverweigerung, Second-Hand und Re-Commerce Modelle. Diese Entwicklungen zeichnen eine Abkehr vom bisherigen Trend zum Kauf von billiger „Fast Fashion“ und einen grundlegenden Wandel bei der Einstellung vieler Konsumenten hin zu mehr Nachhaltigkeit.

Geschäfte sind mehr als nur Handelsplätze. Für viele Menschen sind damit Emotionen und Inspirationen verbunden. Dazu gehören durchaus auch Pop-up-Stores und stylische, junge Konzepte. Wichtig für die Zukunft ist die Verzahnung der Kanäle, Angebote müssen stationär und online sichtbar sein. Konsumenten schätzen bewährte individuelle Dienstleistungen, wie die persönliche Beratung, Änderungsservice, aber auch Tugenden wie Stöbern, Erleben und Emotionen. Dennoch verändert der Onlinehandel die Einkaufsgewohnheiten der Konsumenten nachhaltig.

So wollen diese bei ihren Einkäufen beispielsweise problemlos zwischen On- und Offlinekanälen



Abb. 50: Bahnhofstraße Blick Richtung Bahnhof/ZOB

wechseln können. In diesem Umfeld wird es für Händlerinnen und Händler immer wichtiger, die Konsumenten in ihren vielfältigen (digitalen) Bewegungsräumen abzuholen und dabei alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die etwa der Multi-Channel-Handel und die Künstliche Intelligenz bieten.

Für die Zukunftssicherung der Handelsbetriebe kommt dem Themenfeld „Kundenverständnis, Kundenbeziehung und Kundenbindung“ eine sehr wichtige Bedeutung zu. Die Branche muss ihre Kernkompetenzen stärken, Einkaufserlebnis und Einkaufsbequemlichkeit verbessern, digitale Services implementieren und, sofern noch nicht erfolgt, die Onlinepräsenz erhöhen.

Angetrieben durch die Digitalisierung durchläuft der Einzelhandel seit einigen Jahren einen Strukturwandel. Das stationäre Geschäft löst sich zunehmend

aus seiner lokalen Umgebung, der Onlinehandel ist der Wachstumstreiber des Einzelhandels. Die Möglichkeiten des neuen Vertriebs und neuer digitaler Lösungen beleben den Handel, stellen jedoch viele Händlerinnen und Händler vor Herausforderungen. Gerade durch den Onlinehandel verstärkt sich der Kampf um die Kundschaft, indem nicht nur die bekannten Marktbeteiligten eine Konkurrenz darstellen, sondern auch neue Marktteilnehmende und branchenfremde Unternehmen auf das Parkett treten. Die COVID-19-Pandemie hat den Strukturwandel im stationären Einzelhandel bundesweit stark beschleunigt. Während einerseits die Digitalisierung einen erheblichen Sprung gemacht hat und auch der Handel davon profitiert, sind punktuell neue Leerstände sichtbar.

Handlungsdruck, Beratungsbedarf und pandemiebedingte Einschränkungen stellen einen Kraftakt für viele Akteure dar.



Abb. 51: Oberstadt - Kölner Straße



Abb. 52: Richtung Oberstadt - Kölner Straße

Die Äußerer, nicht beeinflussbaren Umstände, wie die langen Lockdown-Phasen, haben aber auch die Bereinigung des Filialnetzes einiger Unternehmen zeitlich forciert. Viele Händlerinnen und Händler waren Existenzängsten ausgesetzt und mussten flexibel auf regelmäßig neue Verordnungen reagieren. Dennoch wurde im Handel und in der Gastronomie optimistisch an mutigen, kreativen und innovativen Ideen gearbeitet, um weiterhin für die Kunden da zu sein und das Geschäft fortzuführen. Maßnahmen der Digitalisierung, wie z. B. die Verbesserungen in der Online-Sichtbarkeit, durch Online-Shops, Lieferservices, Videochat-Beratungen o. ä. wurden umgesetzt. Beschleunigt durch die Pandemie haben sich die Unternehmen verstärkt mit der Digitalisierung befasst und interessante Konzepte entwickelt. Mittels individueller Homepage, Social Media oder Künstlicher Intelligenz wurden viele neue Ansätze umgesetzt. Auch Liefer- und Abholservice im Handel war mitunter stark nachgefragt.

Es gibt durchaus Unternehmen, die durch die Umstellung ihres Geschäftskonzeptes auch während der Pandemie eine gute Entwicklung verzeichnen konnten und zusätzlich Mitarbeiter einstellen mussten. Die Menschen haben zudem ein stärkeres Bewusstsein für den Erhalt und die Unterstützung des Handels vor Ort entwickelt. Regionale Lebensmittel auf dem Wochenmarkt und nachhaltige Kleidung im Einzelhandel werden beispielhaft verstärkt nachgefragt.

Der Strukturwandel im Handel hält an, insbesondere hinsichtlich künftig benötigter Verkaufsflächen, Konzeptstrategien (Mix-Used) und der anhaltenden Filialkonsolidierung einiger Unternehmen. Parallel verstärkt sich die Nachfrage aus der Gastronomiebranche nach attraktiven Innenstadtplätzen in der Fußgängerzone.

Der Handel und die Gastronomie prägen auch künftig die Vielfalt, sind „das Gesicht“ der Innenstadt und Impulstreiber für notwendige Veränderungen. Dem Handel wird weiterhin eine enorme Flexibilität abverlangt,

auch im Hinblick auf veränderte Kaufgewohnheiten und Einkaufsmotive der Bevölkerung.

Eine attraktive, multifunktionale Mischung aus Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Kultur trägt perspektivisch dazu bei, dass die Innenstadt beliebter Aufenthaltsort zum Verweilen, Shoppen und Genießen ist. Der „Erlebnissfaktor Innenstadt“ muss für die Kundschaft attraktiv und abwechslungsreich sein, damit Frequenzen und Aufenthaltsdauer gesteigert und Umsätze generiert werden können. Ausstellungen, Festivitäten und Märkte verschiedener Art sind dabei auch von besonderer Bedeutung.

Die Digitalisierung, alternative Mobilitätskonzepte und der Klimawandel beschleunigen den Strukturwandel und auch die Orte des Arbeitens. Innenstädte sind daher künftig auch zunehmend Orte des Wohnens, Arbeitens und der Freizeit. Durch das Arbeiten und Studieren im Homeoffice können sich zum Teil auch Stadtstrukturen verschieben. Es wird deutlich, dass die Pandemie in vielen Bereichen Entwicklungsimpulse freigesetzt hat, die eine Dynamik entwickelt haben.

4.6.2. Folgen für die Siegener Innenstadt

Die Innenstadt stellt den bedeutendsten Einzelhandelsstandort in Siegen mit einer Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt und die Umgebung mit Waren des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfsbereichs dar. Durch eine qualitative und quantitative Weiterentwicklung der Angebotsstrukturen ist der **zentrale Versorgungsbereich als Ganzes zu sichern und zu stärken**. Dabei wird auch von Bedeutung sein, die unterschiedlichen Lagebereiche/Quartiere der Siegener Innenstadt entsprechend der bereits bestehenden Qualitäten weiter zu entwickeln und die Lagebereiche besser miteinander zu verknüpfen bzw. **die Nutzungsverflechtungen innerhalb der Siegener Innenstadt zu verbessern**. Gleichzeitig gilt es in Zeiten des Online-Handels sowie der Auswirkungen durch die Pandemie mehr denn je

Alleinstellungsmerkmale für die Siegener Innenstadt und die einzelnen Quartiere zu erarbeiten, um auch zukünftig im Wettbewerb um potenzielle Innenstadtbesuchende funktionsstark und attraktiv auftreten zu können. Neben der Etablierung attraktiver und leistungsfähiger Einzelhandelsstrukturen steht demnach die **Sicherung und der Ausbau der Funktionsvielfalt im Fokus**. Die Siegener Innenstadt soll sich als **multifunktionaler Erlebnisort mit Alleinstellungsmerkmalen** sowie hoher Aufenthaltsqualität etablieren und sich stärker gegenüber anderen Großstädten, Konkurrenzstandorten sowie dem Online-Handel positionieren.

(Auszug aus dem akt. Einzelhandelsentwicklungskonzept)

Da neben den Einzelhandelsbetrieben die zentrenergänzenden Funktionen maßgeblich zur Belebung und Attraktivität eines Zentrums beitragen und die Gesamtfunktionalität eines zentralen Versorgungsbereichs fördern, sind ergänzend zur handelsbezogenen Entwicklung die Komplementärnutzungen (u. a. Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe) zentrenspezifisch zu sichern und weiterzuentwickeln. Sicherung und Optimierung der attraktiven Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Durch die Stadtentwicklungsmaßnahmen der vergangenen Jahre konnte eine Stabilisierung und positive Imageveränderung in der Innenstadt Siegens erzielt werden.

Die Projekte erzeugten auch deutliche Impulse für die Ansiedlungsentwicklung im tertiären Sektor. Existenzgründer, regional ansässige Betriebe aber auch zahlreiche überregional tätige Unternehmen wurden auf die Siegener Innenstadt aufmerksam. Neben den Investitionen im öffentlichen Raum haben viele Immobilieneigentümer und Gewerbetreibende nachhaltig in den Standort investiert. Weitere wichtige Entwicklungen folgten sukzessive im öffentlichen Raum, wie z. B. das Herrngartenprojekt, die Sanierung und Erweiterung des Schlossparks, die Neukonzeption des Siegener Weihnachtsmarktes, aber auch private Investitionen wie z. B. Hotelneubau und Neubau des



Abb. 53: Sandstraße - Knotenpunkt Unter- und Oberstadt

Johann-Moritz Quartiers. Die bereits abgeschlossenen und noch anstehenden Projekte tragen zu einer Steigerung der Attraktivität der Innenstadt bei.

Durch die Einschränkungen der Pandemie und den Strukturwandel im Einzelhandel sank die Nachfrage nach Handelsmietflächen. Der Strukturwandel im Handel hält an, insbesondere hinsichtlich künftig benötigter Verkaufsflächen, Konzeptstrategien (Mix-Used) und der anhaltenden Filialkonsolidierung einiger Unternehmen. Einige traditionelle, inhabergeführte Siegener Handelsgeschäfte haben ihr Gewerbe aufgegeben.

Die Nachfrage nach zentralen Gastronomieflächen hat dagegen kontinuierlich angehalten. Interessante, individuelle Konzepte sind entstanden. Auch während der Pandemie gab es Neueröffnungen, vereinzelt auch in der Handelsbranche. Die Entwicklungsflächen (Leerstände) im Stadtkern konnten dennoch

reduziert werden. Mit Unterstützung des Sofortprogramms zur Stärkung der Innenstädte NRW werden verfügbare Mietflächen im Konzentrationsbereich interessanten, neuen Nutzungskonzepten zugeführt.

Durch die universitären Entwicklungen wird die Siegener Innenstadt zunehmend eine sichtbare Universitätsstadt mit einem attraktiven Branchenmix und vielfältigen Angeboten für die Allgemeinheit. Die universitären Meilensteine werden positive Effekte auf die Entwicklung der Stadt als Großstadt und Universitätsstadt erzeugen, was auch zur weiteren Imageverbesserung beitragen wird.

Perspektivisch wird sich universitäres und studentisches Leben zentral in der Innenstadt abspielen. Studierende können dann mitten in der Stadt studieren, einkaufen, Kinos und Gastronomie besuchen und ihre täglichen Bedürfnisse erfüllen.



Abb. 54: Richtung Oberstadt entlang der Stadtmauer

Dies trägt zur Förderung des Einzelhandels und der Gastronomie bei, studentisches Leben wird im Stadtkern sichtbar. Durch die universitären Entwicklungen und Flächenbedarfe zeichnen sich parallel Standortverlagerungen bestehender Unternehmen ab, die auch künftig einen Standort in der Innenstadt benötigen.

4.6.3. Fachspezifische Aussagen

Einzelhandel

Es bestehen gute Zukunftsperspektiven, auch aufgrund der aktuellen Entwicklungsprojekte und Aufwertungsprozesse in der Innenstadt, „Siegen verbindet“. Das Projekt wird weitere Impulse in der gesamten Innenstadt erzeugen, wie die Diversifizierung der Nutzungen sowie die Zunahme von Koppungs- und Frequenzentwicklungen.

Neben der Universitätsentwicklung sind weitere Vorhaben in der Umsetzung. In Bahnhofsnähe wird derzeit das Johann-Moritz-Quartier als Wohn- und Geschäftshaus errichtet (Eröffnung im Jahr 2024 vorgesehen). Entstehen wird hier ein Mixed-Used-Konzept aus Handel und Gastronomie in den Erdgeschosslagen, Dienstleistungen und Wohnen. Durch die Neuentwicklung des Johann-Moritz-Quartiers wird die Verbindung zwischen City-Galerie, Bahnhofstraße und den weiteren Bereichen der Innenstadt gestärkt.

Ein weiteres Geschäftshaus entsteht im Bereich Hindenburgstraße mit Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomieflächen im Erdgeschoss. Das Hauptpostareal wurde veräußert. In den nächsten 2-3 Jahren ist eine weitere Bestandsnutzung vorgesehen. Perspektivisch zeichnen sich strukturelle, multifunktionale Veränderungen auf dem Gesamtgelände ab.

Gewerbe

Im **Kernbereich** der Siegener Innenstadt sind an einigen Standorten kleinere Handwerksbetriebe vorhanden. Der Schwerpunkt liegt hier jedoch eindeutig bei Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen. Für die Innenstadt sind perspektivisch im Sinne der weiteren Multifunktionalität auch Ansiedlungen von kleinteiligen Manufakturen mit direkt angeschlossenen Handels- und/oder Ausstellungsflächen grundsätzlich vorstellbar. Zusammenhängende gewerblich genutzte Flächen sind nur noch in den Erweiterungsbereichen zu finden.

Der östliche Teil des **Quartiers Lohgraben** ist durch die ehemals gewerblich-industrielle Nutzung geprägt. Eingebettet zwischen Am Lohgraben und der Frankfurter Straße lagen hier die Betriebsanlagen der ehemaligen Walzengießerei Roland und einer Klebstoffproduktionsfirma. Letztere hat ihren Standort verlagert. Teile der Betriebsgebäude sind vermietet. Im Jahr 2021 wurden im Bereich der ehemaligen Walzengießerei Roland ein neues Schulgebäude, eine Turnhalle und eine Kindertagesstätte errichtet. Im weiteren Verlauf befinden sich neue Wohnanlagen für Studierende.

Dienstleistungen

Siegen ist nicht nur Einzelhandels- sondern auch Dienstleistungszentrum der Region. Der räumliche Schwerpunkt liegt dabei ebenfalls im **Kernbereich** der Siegener Innenstadt. Als Folge der historischen Entwicklung ist in diesem Bereich eine Vielzahl an öffentlichen Einrichtungen vorzufinden. Siegen ist Sitz der Verwaltung des Kreises Siegen-Wittgenstein, von Landesbehörden wie dem Staatlichen Amt für Arbeitsschutz und Justizbehörden wie dem Landgericht, dem Amtsgericht und dem Arbeitsgericht.

Die Bedeutung von Siegen als Dienstleistungszentrum der Region wird zudem daran deutlich, dass hier auch die Industrie- und Handelskammer Siegen

ansässig ist, deren Kammerbezirk die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe umfasst, die Kreishandwerkerschaft und etliche Verbände, beispielsweise der Arbeitgeberverband der metallverarbeitenden Industrie, der Hotel- und Gaststättenverband, die Agentur für Arbeit und zahlreiche Gewerkschaften. Hinzu kommen Einrichtungen privater Dienstleister, wie des Kredit- und Versicherungsgewerbes sowie des Bildungs-, Erziehungs- und Gesundheitswesens.

Der Dienstleistungssektor hat seit Jahren steigende Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen. Dieser Prozess der Umwandlung einer Industriegesellschaft hin zur Dienstleistungsgesellschaft ist noch nicht abgeschlossen. Wesentliche Zukunftsbranchen wie die IT-Branche, Künstliche Intelligenz (Digitale Transformation / Industrie 4.0), der Energie- und Umweltsektor, die Medienbranche, Versicherungen, Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen, Kultur-, Sport- und Unterhaltung und Dienstleistungen in privaten Haushalten zählen zum Dienstleistungssektor.

Die benötigten Flächen lassen sich größtenteils entlang der Hauptverkehrsstraßen in bestehenden Gebäuden oder Neubauten integrieren. Die Anzahl verfügbarer Mietflächen in Bestandsgebäuden im Stadtkern hat sich zuletzt deutlich verringert. Mitunter ist ein Verlagerungsdruck erkennbar, da einige Immobilien künftig für die Universität umgebaut werden sollen.

Mit dem Projekt „Siegen.Wissen verbindet“ verfolgt die Universität eine Zwei-Standort-Strategie mit einem „Berg-Campus“ auf dem Haardter Berg und einem „Stadt-Campus“ in der Innenstadt. Damit wird die Erreichbarkeit verbessert, die Fakultäten werden stärker konzentriert, und die interdisziplinäre Zusammenarbeit wird optimiert. Zudem bieten die neuen Standorte in der Innenstadt gerade für die Ober-, aber auch für die Unterstadt vielfältige Potenziale für Wirtschaft, Bildung und Kultur. So sollen als weitere Verbindung von Wissens- und Stadtgesellschaft offene und einladende Universitäts-Quartiere entstehen,

in denen vielfältige gemeinschaftliche Nutzungen denkbar sind, die die soziale Belebung der Stadt, den Austausch von Wissen und die Schöpfung von Innovationen fördern.

4.6.4. Tabellarische Auflistung der Handlungsbedarfe

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsempfehlungen
Gewerbe		
Verwaltungsstadt	Betriebsgelände SVB	Standort sichern
Vordere Friedrichstraße	Branchenmix	Verlagerung Bestandsmieter aus künftigen Unigebäuden möglichst im Quartier Innenstadt
Hintere Friedrichstraße	Betriebsgelände RWE	Standort sichern
Dienstleistungen		
Verwaltungsstadt	Neuordnung des Bereichs ehem. Hotel Klein / Hammerhütter Schule	Abbruch ehem. Hotel Klein, Erwerb u. Abbruch des Wohngebäudes, Nutzungskonzept unter Einbeziehung der ehem. Hammerhütter Schule (Varianten mit und ohne Abriss)
Hintere Friedrichstraße	Nutzung frei werdender Gebäude	Nachnutzungen tw. bereits realisiert; weitere Maßnahmen folgen
Einzelhandel		
Kernbereich	Defizite bei der Bewertung des Stadtbildes	Weiterführen der bereits angestoßenen, positiven Entwicklungen zur Verbesserung des Stadtbildes; Evaluation der Gestaltungssatzung

Kernbereich	Entwicklung/Veränderungen in der Sortimentsstruktur	Änderungen und zusätzliche Flächenbedarfe sollen im Rahmen der verfügbaren Verkaufsflächen abgewickelt werden. Neue Entwicklungsflächen durch Neubau des Johann-Moritz-Quartiers und des Geschäftshauses in der Hindenburgstraße.
Unterstadt	Projekt Hufeisenbrücke	Sicherung und ggf. Verlagerung bestehender Unternehmen
	Hauptpostareal	Überplanung des Gesamtareals in 2-3 Jahren
Oberstadt	Entwicklungsziele für die Oberstadt	Keine zusätzliche Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe; Ansiedlung kleinerer Einheiten mit spezialisierten, hochwertigen Sortimenten; Ausbau als Dienstleistungs-, Wohn-, Freizeit- und Kulturzentrum; gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschossen der Fußgängerzone, Wohnen nur in den Obergeschossen

4.7. Freizeit, Kultur und Tourismus

4.7.1. Allgemeine Entwicklungen und aktuelle Trends

Die Attraktivität einer Stadt wird von Einheimischen wie Besuchenden mehr denn je an Freizeitangeboten und der Aufenthaltsqualität festgemacht. Durch diesen Wandel steht die Bedeutung als Erlebnis- und Begegnungsort immer mehr im Vordergrund. Das umfasst vor allem auch attraktive Kultureinrichtungen, Gastronomie und die allgemeine bauliche Gestaltung der Innenstädte.

Ein weiterer Entwicklungstrend, der besonders den Themenbereich Kultur betrifft und in den letzten Jahren vermehrt wahrnehmbar ist, ist die zunehmende Überalterung des Publikums, das kulturelle Angebote wahrnimmt. Zu beobachten ist dies sowohl in den Bereichen Theater und Konzerte als auch in Museen und Galerien bis hin zu kulturellen Bildungseinrichtungen wie Bibliotheken, Archiven und der VHS. Die „Überalterung“ spiegelt sich besonders darin wieder, dass der weitaus überwiegende Teil der Besucherinnen und Besucher über 60 Jahre ist. Hinzu kommt eine Individualisierung und Globalisierung des Informations- und Kulturkonsums. Individualisierung meint hier, dass Informations-, Bildungs- und Unterhaltungsformate zunehmend online konsumiert werden und die Nutzenden sich aus einem weltweiten Angebot bedienen. Dies geht zu Lasten der ortsgebundenen Angebote sowie der persönlichen Begegnung und des persönlichen Austauschs zu gesellschaftlichen Themen.

Ein weiterer Trend, der besonders die Nutzung von Kultur- und Freizeiteinrichtungen betrifft, ist die Aufspaltung von Alters- und Sozialgruppen auf analoge und digitale Kommunikationsräume, was zu einem



Abb. 55: Kulturveranstaltung am Unteren Schloss

Nebeneinander von wahrgenommen Realitäten dieser Gruppen führt ohne räumliche oder auch inhaltliche Schnittmengen. Dies wiederum führt zu einem Verlust an sozialem Zusammenhalt und sozialer Verantwortung.

4.7.2. Folgen für die Siegener Innenstadt

Die oben genannten Trends minimieren die Relevanz der Kultur- und Bildungseinrichtungen. Die „weichen Standortfaktoren“, die die Attraktivität der Innenstadt ausmachen, müssen insofern neu definiert werden. Eine solche Anpassung bezieht sich sowohl auf das Selbstverständnis der jeweiligen Einrichtungen, als auch auf die Schaffung neuer Räume, im Sinne von Begegnungsräumen für den sozialen Austausch.

Begegnungsräume können Plätze und Grünflächen sein, die dazu einladen, durch Spiel, Sport und kulturelle Betätigung „in Besitz“ genommen zu werden. Begegnungsräume können daneben auch Gebäude

sein, die es den Nutzenden erlauben, ihren jeweiligen Interessen konsumfrei nachzugehen. Für diese Art von Angebot hat sich der Begriff des „Dritten Ortes“ eingebürgert, er umfasst jedoch nicht die weitreichenden Aspekte, die in Siegen in einem solchen „Haus der Stadtkultur“ beheimatet sein sollten. Schließlich erscheinen Angebote erforderlich, die sich explizit als Freiräume für alternative, sozio-kulturelle Konzepte verstehen. Die Konzentration von Angeboten der beschriebenen Art kann dazu beitragen, die Diversität und Authentizität der Siegener Stadtgesellschaft sichtbar und wahrnehmbar zu machen und zu einem urbanen Lebensgefühl beizutragen.

Die Stadt Siegen verfügt über ein attraktives und umfassendes Angebot an Sport-, Freizeit- und Kultureinrichtungen. In den vergangenen Jahren wurden hohe Investitionen in Bau und Modernisierungen, z. B. in die Umgestaltung des Siegufers, der Sandstraße, des Parks am Bertramsplatz oder des Herrengartens getätigt. Neben den Maßnahmen im öffentlichen Raum tragen auch die Modernisierung wichtiger



Abb. 56: Galerie Haus Seel

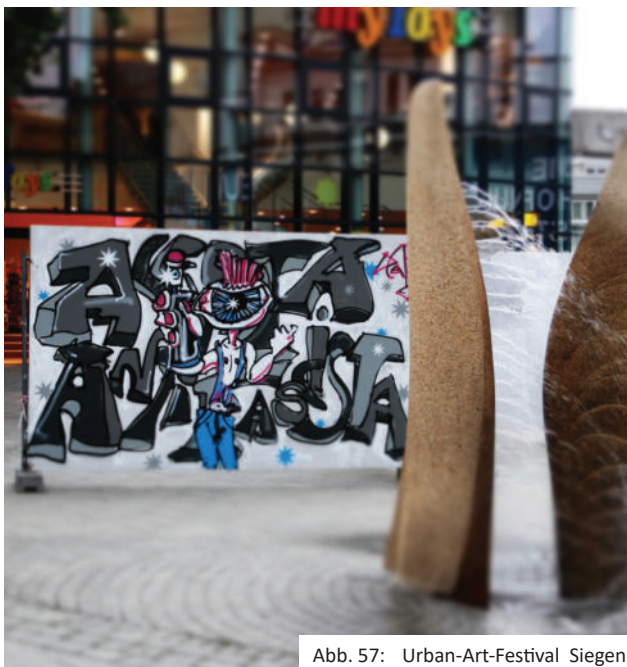


Abb. 57: Urban-Art-Festival Siegen

Kulturstätten wie des Aktiven-Museums-Südwestfalen, des Haus Seel oder des Apollotheaters zu einem zeitgemäßen und breit gefächerten Angebotsspektrum für die Einwohnerinnen und Einwohner und die Besuchenden aus dem oberzentralen Einzugsgebiet bei.

Die Wohnbevölkerung findet im Innenstadtbereich ein besonders attraktives Angebot in fußläufiger Entfernung vor, zu dem neben alltäglichen Einrichtungen wie Spielplätzen und Turnhallen auch Theater, Museen, Schlösser, Kinos, ein breites gastronomisches Angebot usw. gehören. Dieser Faktor trägt als weicher Standortfaktor zur Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt - und in Siegen - wesentlich bei. Als hochattraktive und bereits sehr beliebte neue Freizeiteinrichtung kann hier der Abenteuerspielplatz im Schlosspark genannt werden.

Überlegungen zum Standort „Haus der Stadtkultur“

Der Bedarf für ein Haus der Stadtkultur ist schon lange bekannt, daher sind die Kulturabteilung, die Wirtschaftsförderung gemeinsam auf Standortsuche, was sich aber als sehr schwierig erweist, da der Nutzungsdruck in den zentralen Lagen für eine starke Konkurrenz zu gewerblichen Ansiedlungswünschen sorgt und das kulturelle Angebot nicht verwirklicht werden kann. Bei der Standortwahl ist nicht nur die flächenmäßige Größe des Ortes relevant, sondern auch dessen Lage. Es kommt lediglich ein innerstädtischer Ort in Betracht, der durch die Nachbarschaft gut frequentierter Einrichtungen, wie z. B. Geschäfte, Gastronomie, Universitätsgebäude eine hohe Grundfrequenz hat und auch mit dem ÖPNV gut erreichbar ist.

Stand Februar 2022 hat die Kulturabteilung der Stadt Siegen eine Workshopreihe aufgelegt, die unter Beteiligung der institutionellen Träger und der freien Szene das Konzept eines gemeinsam getragenen „Dritten Ortes“ entwickeln soll. Der Bedarf, eine solche Fläche

zur Verfügung zu haben, wurde im ersten erfolgten Workshop insbesondere von den Vertreterinnen und Vertretern der freien Szene im Bereich Theater, Bildende Kunst und Jugendarbeit nachdrücklich angemeldet. Eine Chance könnte es sein, dass im Kontext der universitären Baumaßnahmen für das „Haus der Stadtkultur“ adäquate Räume gefunden werden, die sowohl durch Stadtgesellschaft als auch durch Universitätsangehörige genutzt werden könnten. Bei der Suche nach einem solchen Standort könnte sich der Fokus auf das Quartier Friedrichstraße richten, wo bereits die Blue Box angesiedelt ist. Auch derzeit noch gewerblich genutzte Immobilien auf der Kulturchse zwischen Apollo-Theater und Siegerlandmuseum kommen als Standort in Betracht. Der Ringlokschuppen stellt ein Areal dar, das für die Entfaltung der freien Szene Potenzial bietet.

Tourismus in Siegen

Im Hinblick auf Tourismus bietet sich ein differenziertes Bild. In Siegen gibt es 13 Beherbergungsbetriebe¹³ mit insgesamt 842 Betten. Übernachtungsangebote gibt es in 3 der 12 Innenstadtquartiere. Auffallend ist, dass die Quartiere mit der höchsten Dichte an Tagesbesuchern und touristischen Zielen überhaupt keine Übernachtungsmöglichkeiten aufweisen, während die beiden großen Hotels in entgegengesetzter Richtung (westlich und östlich) jeweils am Rande des Erweiterungsbereiches der Innenstadt liegen. Die großen Hotelbauten stammen aus den 1960er Jahren des 20. Jahrhunderts und sind architektonisch schmucklos. Von Gästen wird häufig der Wunsch nach mehr Individualität der Zimmer, begleitenden Wellnessangeboten und mehr Zielgruppenorientierung, auch auf jüngeres Publikum, vorgetragen.

Die mittlere Verweildauer in Siegen liegt mit 1,5 Tagen unter dem Schnitt des Kreis Siegen-Wittgenstein (Durchschnitt 3,3 Tage, 2018).

¹³ über neun Betten

Nahezu sämtliche touristischen Ziele der Stadt Siegen befinden sich in der Innenstadt bzw. der **Oberstadt**. Die wichtigsten sind Oberes und Unteres Schloss, die historische Altstadt, die Nikolaikirche mit dem Krönchen, die Martinikirche, die Marienkirche, das Rathaus, der Markt, die Stadtmauer, das Museum für Gegenwartskunst Siegen sowie das Siegerlandmuseum und die Alte Poststraße. Die räumliche Konzentration von Attraktionen in der Oberstadt ist bereits sehr hoch.

Mit besonderen Angeboten soll die Stadt insbesondere für Touristen attraktiv und erlebbar gemacht werden. So werden zum Beispiel neun verschiedene Stadtrundgänge mit unterschiedlichen Schwerpunkten angeboten. Für Gäste sowie Bürgerinnen und Bürger, die den etwas mühsamen Aufstieg in die Oberstadt scheuen, eignet sich die Fahrt mit dem „Hübbelbummler“, dem originellen Pendelbus zwischen Ober- und Unterstadt. Ohne orts- und sachkundige Führung kann der Besucher jedoch nur schwer die Sehenswürdigkeiten und schönen Seiten der Stadt Siegen aufspüren. Der kleine Flyer „Willkommen in Siegen“ gibt nur einen groben Überblick.

4.7.3. Handlungsbedarfe auf Quartiersebene

Die kulturellen Einrichtungen liegen schwerpunktmäßig in Ober- und Unterstadt sowie in der Verwaltungsstadt. Eine wichtige Ausnahme bildet die Siegerlandhalle, welche das Quartier **Eintracht** und zum Teil auch das Quartier **Hammerhütte** stark prägt und beeinflusst. Zudem befinden sich einzelne Einrichtungen in den **Quartieren Oranienstraße, Lohgraben und Hintere Friedrichstraße**. Eine geringe Bedeutung in diesem Funktionsbereich haben die stark vom Wohnen geprägten Quartiere Vordere Friedrichstraße, Hain, Hammerhütte, Berufsschulzentrum und Heeserstraße.



Abb. 58: Stage-Art im Schlosspark

Jedoch eignen sich die genannten Quartiere zur Etablierung der freien Szene in dem oben besprochenen Kontext.

Aufgrund der starken Verkehrsrelevanz derartiger Einrichtungen (Besuchendenverkehr) ist eine verkehrsgünstige Lage mit ausreichenden Parkmöglichkeiten anzustreben, was insbesondere bei historischen Gebäuden nicht immer möglich ist. Besonders prekär ist die Parksituation am Oberen Schloss bzw. dem Schlosspark. Wie ausgeführt, hat das Obere Schloss eine hohe Relevanz als touristische Destination. Der Schlosspark wird bzw. wurde als Grünfläche deutlich erweitert und attraktiviert. Die Parkplatzkapazität am Hasengarten trägt dieser Entwicklung in keiner Weise Rechnung. Die Parkhäuser Rathaus/Markt bzw. Altstadt sind wegen ihrer Entfernung und des steilen Anstiegs zum Park für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, keine Optionen.

In den überwiegend zum Wohnen genutzten Gebieten sind in der Regel nur kleine, gebietsversorgende

Einrichtungen verträglich, was sich in der bestehenden Verteilung niederschlägt. Im Kernbereich sind sehr gute ÖPNV-Anbindungen mit Bus und Bahn sowie ausreichende Parkmöglichkeiten, v. a. in Parkhäusern und Tiefgaragen vorhanden, so dass die vorhandene Konzentration auf Ober-, Unter- und Verwaltungsstadt strukturverträglich ist.

Die Veranstaltungen und Veranstaltungsreihen sind sehr gut mit den Veranstaltungsorten auf öffentlichen Plätzen oder in öffentlichen Gebäuden synchronisiert, d. h. Wiedererkennungseffekt und Identifikationswert sind sehr hoch. Auch die Verteilung in **Ober- und Unterstadt** ist gut. Den anliegenden Innenstadtquartieren fehlt jedoch bis auf wenige Ausnahmen (z. B. Blue Box im **Quartier Friedrichstraße**) eine eigene „Veranstaltungskultur“. Es bietet sich ggf. an, erhaltenswerte öffentliche Gebäude, ggf. auch im Zuge einer Umnutzung, mit den angrenzenden Freiräumen zu soziokulturellen Begegnungsstätten umzubauen (z. B. Alte Hammerhütter Schule). Solche Quartierszentren oder auch Quartiersfeste und quartiersspezifische



Abb. 59: World-Music-Night in Siegen

Veranstaltungen bieten den Bewohnern einen Ort für Begegnung und Identifikation und fördern zugleich Bildung, Integration und Bürgersinn.

Das Siegener „Nachtleben“ findet überwiegend in den **Quartieren Unter- und Oberstadt** statt. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs befinden sich zahlreiche Cafés, Kneipen, Restaurants und Discotheken. Livemusik für junges Publikum gibt es regelmäßig in verschiedenen Kneipen. Zahlreiche gastronomische Betriebe säumen den Weg von der Unterstadt in die höher gelegene Oberstadt. Während sich in der Unterstadt eher größere Lokalitäten befinden, laden in der Oberstadt vor allem kleine Bars und Cafés sowie Restaurants zum Aufenthalt ein. Insgesamt ist das gastronomische Angebot für eine Universitätsstadt und ein Oberzentrum jedoch in quantitativer und qualitativer Hinsicht ausbaufähig.

Das Angebot an Flächen für sportliche Aktivitäten ist in der Siegener Innenstadt gering. An städtischen Einrichtungen sind das Hallenbad Löhrtor und die Sporthallen am Oberen Schloss (3-fach), der Frankfurter

Straße (2-fach) sowie am Gymnasium Am Löhrtor (1-fach) zu nennen. Hinzu kommen einige private Fitnesscenter. Insgesamt liegen in der Innenstadt sechs Spielplätze. Im **Quartier Hammerhütte** ist zusätzlich ein kleiner Bolzplatz vorhanden. Als Attraktion mit überregionaler Anziehungskraft hat die Kletterhalle des Deutschen Alpenvereins (DAV, Sektion Siegerland) die Siegener Innenstadt als Standort jedoch aufgewertet.

Zum Bereich Freizeit gehört auch das typisch innerstädtische „Flanieren“ bzw. der „Spaziergang“ durch die Stadt oder das eigene Wohnquartier. Gerade für die wachsende Gruppe älterer Menschen ist diese Möglichkeit der Bewegung im Stadtraum sehr bedeutsam. Die gegenwärtige Situation bietet bis auf wenige Ausnahmen, die fast ausnahmslos in der Oberstadt liegen (v. a. der Schlosspark), nur unzureichende Angebote.

Hier wurde mit dem Projekt „Siegen – Zu neuen Ufern“ eine deutliche Aufwertung geschaffen, die mit der Umgestaltung des Herrengartens derzeit weiter optimiert wird. Vor allem die Anlage neuer Sitz- und Ruhebänke in verschiedenen Bereichen vor allem der Unterstadt bedeutet eine enorme Steigerung der Aufenthaltsqualität. Auch durch die Entwicklung der Universität in der Siegener Innenstadt wird die Aufenthaltsqualität weiter steigern.

Mit der Erweiterung und Modernisierung des Siegerlandmuseums hat sich die Stadt Siegen für die Südwestfalen-Regionale 2025 beworben und qualifiziert. Vorgesehen ist der Ausbau des Bunkerkomplexes Burgstraße 13 + 15 zu einem Museumstrakt für die Wirtschafts- und Regionalgeschichte, kombiniert mit einem Gebäude, das als Bürgerbeteiligungsforum sowie Lehr- und Lernwerkstatt ausgelegt ist. Pädagogisch beschreitet das Siegerlandmuseum neue Wege bei der digitalen Vermittlung von kulturellem Wissen.

Aus der Studie zur Lebensqualität ergibt sich eine besondere Wertschätzung für den Schlosspark am

Oberen Schloss, die Siegerlandhalle, Kinos, Hallenbäder, das Siegerlandmuseum im Oberen Schloss, das Apollo-Theater, das Medien- und Kulturhaus LYZ und Sportanlagen - stark unterschiedlich nach einzelnen Altersgruppen. Ein Ausbaubedarf - aus Unzufriedenheit - ergibt sich insbesondere für Angebote, die gezielt Kinder und Jugendliche, Studierende sowie Menschen mit Migrationshintergrund oder niedrigem Bildungsstand (integrative Angebote) ansprechen sowie für Grünanlagen allgemein.

4.7.4. Tabellarische Auflistung der Handlungsbedarfe

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Erweiterter Innenstadtbereich	geringe Verweildauer von Gästen in Beherbergungsbetrieben	Schärfung des touristischen Profils von Siegen
		Schaffung zusätzlicher Attraktionen für Besucher
		Kostenfreies WLAN zur Verfügung stellen
	unzureichende Freizeitangebote für Kinder, Jugendliche und Studierende	Anpassung der Kultur- und Freizeitangebote an den demografischen Wandel
	Defizite im Bereich öffentliche Grünanlagen, Spielen und Sport im Freien (qualitativ und quantitativ)	Qualifizierung öffentlicher Grünflächen Gestaltung auf gewünschte Nutzung abstimmen
	überwiegend geringe Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume	Umgestaltung der öffentlichen Räume Integration der Wasserläufe von Sieg und Weiß in den Stadtraum Schaffen von Kunst im öffentlichen Raum als Beitrag zur Prägnanz und Profilierung eines Standortes

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
	unzureichendes Fuß- und Radwegenetz	Ausbau eines attraktiven Geh- und Radwegenetzes in der Innenstadt
	Unzureichende Parkmöglichkeiten für Tourismusunternehmen; Keine Anfahrtmöglichkeit der Oberstadt für Busunternehmen	Schaffen von Busstellplätzen in zentralen Lagen
	fehlende Informationen und Hilfen für Individualtourismus	Touristische Vermarktung stärken, Informationsmaterialien bereitstellen; Tourismusinformation in zentraler Lage QR-Codes mit Informationen an Denkmälern und Sehenswürdigkeiten Erneuerung des Wegeleitsystems Eindeutige Beschilderung an wichtigen Gebäuden
	schwach ausgeprägte informelle Szene (Kleinkunst u. a.)	Schaffen von Räumlichkeiten in zentraler Lage
Kernbereich der Innenstadt	Siegerlandmuseum am Oberen Schloss	Barrierefreier Ausbau

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
	mangelnde Angebotsbreite im Hotel- und Gastronomiebereich	Schaffung von „Bording-Houses“, die einfachen Standard für günstigen Preis anbieten Ausbau von Wohnmobilstellplätzen



Abb. 60: Integration



Abb. 61: Bildung

4.8. Soziales, Bildung, Integration

4.8.1. Allgemeine Entwicklungen und aktuelle Trends

Aktuelle Trends und Entwicklungsprozesse liegen unter anderem im quantitativen und qualitativen Ausbau von Ganztagschulen und der damit verbundenen Notwendigkeit einer Intensivierung der Zusammenarbeit von Schule und Jugendhilfe. Es wird eine kommunale Herausforderung für die Zusammenarbeit von Schule und Jugendhilfe sein, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, in denen die Potenziale der Beteiligten für den Aufbau eines ganzheitlichen Bildungsangebotes genutzt werden können.

Gleichzeitig wird es in der Kinder- und Jugendförderung um verlässliche infrastrukturelle Rahmenbedingungen gehen, um die Qualität und Quantität von z. B. Angeboten im Bereich der Kinder- und Jugendarbeit zu gewährleisten. Nur eine stabile und ausreichend ausgestattete Infrastruktur vor Ort wird ein bedarfsgerechtes Angebot für Kinder und Jugendliche mit hohen fachlichen Standards ermöglichen.

Da junge Menschen zunehmend in öffentlicher Verantwortung aufwachsen und sich vermehrt in Räumen bewegen, in welchen ihre Zeit für sie im Sinne von öffentlicher Bildung und Erziehung pädagogisch vorderstrukturiert wird, ist ihre Beteiligung und die Berücksichtigung ihrer Stärken und Interessen noch mehr zu fördern als zuvor. Vor allem die fortschreitende Digitalisierung und die mit ihr verbundene zunehmende Mediennutzung bewirken in diesem Zusammenhang neue Herausforderungen in den Bereichen Soziales, Bildung und Integration.

Ein allumfassendes Thema wird es zudem sein, Hilfen aus einer Hand für Kinder und Jugendliche mit und ohne Behinderungen zu organisieren. Die Inklusion ist Leitgedanke der Kinder- und Jugendhilfe und

sieht u. a. eine grundsätzlich gemeinsame Betreuung von Kindern mit und ohne Behinderungen vor (z. B. in Kindertageseinrichtungen). Ab 2024 werden Eltern unterstützt durch eine Verfahrenslotsin oder einen Verfahrensloten, das heißt eine verlässliche Ansprechperson, die sie durch das gesamte Verfahren begleitet. Darüber hinaus werden bereits jetzt die Weichen gestellt, dass die Kinder- und Jugendhilfe für alle Kinder und Jugendlichen mit und ohne Behinderungen zuständig wird (sogenannte «Inklusive Lösung»), wenn dies zuvor (bis 2027) ein Bundesgesetz im Einzelnen regelt.

Am deutlichsten und einflussreichsten zeigen sich Veränderungen in den Bereichen Soziales, Bildung und Integration wohl durch die in den letzten Jahren expandierende Digitalisierung. Besonders junge Menschen wachsen zunehmend in mediatisierten sozialen Welten auf. Digitale Medien nehmen in diesen bedeutsamen Rollen ein. Ein fortschreitender digitaler Wandel hat dabei einen großen Einfluss darauf, wie Kinder und Jugendliche miteinander kommunizieren, wie sie Medien in ihren Alltag einbinden und diese zu einem wichtigen Teil ihres Alltags machen, wie sie an möglichen Bildungsgelegenheiten in der digitalen Welt partizipieren oder wie sie Kompetenzen über die Nutzung von digitalen Medien ausbilden. In den Bereichen des formellen und informellen Lernens wächst die Bedeutung digitaler Formate ebenso wie etwa im Bereitstellen von Angeboten digitaler Dienstleistungen.

Während viele junge Menschen bereits lange vor der COVID-19-Pandemie ihre sozialen Kontakte über digitale Medien mitgestaltet, stellte die Pandemie die Kinder- und Jugendförderung vor ganz neue Herausforderungen: Um Kinder und Jugendliche weiter verlässlich unterstützen zu können, mussten vermehrt mediale Tools genutzt und neue digitale Formate entwickelt werden. In dieser Situation wurde deutlich, dass auch in der Kinder- und Jugendförderung erheblicher Nachholbedarf an technischer Ausstattung vorhanden ist, Regeln zur dienstlichen Nutzung Sozialer Medien erarbeitet werden müssen und

Fortbildungsbedarfe bei den pädagogischen Fachkräften bestehen. Zusätzlich zeigte sich verschärfend, dass nicht alle jungen Menschen in gleicher Art und Weise an digitalen Möglichkeiten und Chancen teilhaben können.

4.8.2. Folgen für die Siegener Innenstadt

In den Bereichen Soziales, Bildung und Integration stellt die Stadt Siegen Kindern, Jugendlichen, Familien und Menschen aller Altersgruppen vielfältige Angebote bereit. Diese tragen vor Ort zu einer hohen Lebensqualität bei. Das Spektrum der Angebote reicht dabei von einer heterogenen Schullandschaft und bedarfsgerechten Unterstützungs-/Betreuungsleistungen sowie frühen Hilfen für Familien, über vielfältige Bildungsangebote im Rahmen der Kinder- und Jugendförderung, bis hin zu sozialen Dienstleistungen im Rahmen von Hilfen zur Erziehung oder Hilfen bei z. B. Wohnungsnotfällen.

Die soziale Angebotsstruktur in Siegen stetig überprüft und im Rahmen des Sozialmonitorings aufgezeigt, welche Hilfs- und Unterstützungsangebote in den einzelnen Stadtbezirken von Siegen bestehen, die auf eine Vermeidung und Bearbeitung möglicher Folgen von drohender oder bereits eingetretener Armut abzielen. Über diese Betrachtungsweise wird sichtbar, wie die Angebote im Vergleich der verschiedenen Bezirke zueinander in Siegen verteilt sind und in welchen Bezirken von Siegen evtl. mögliche Bedarfe hinsichtlich der regionalen Angebotsstruktur bestehen.

Die beschriebenen allgemeinen Trends und Entwicklungsprozesse in den Bereichen Soziales, Bildung und Integration lassen sich räumlich nicht auf die Siegener Innenstadt verengen, sondern sind größtenteils nur gesamtstädtisch zu betrachten. Insgesamt gesehen weist die Siegener Innenstadt eine sehr hohe Dichte an sozialen Angeboten und Maßnahmen auf. In der Innenstadt ist eine Vielzahl von Beratungs-, Kontakt- und Anlaufstellen sowie Integrationsagenturen von

diversen sozialen Trägerschaften angesiedelt. Es ist daher von einer funktionierenden Struktur auszugehen, die auch auf neu aufkommende Bedarfe flexibel reagieren kann.

Mit der fortschreitenden Digitalisierung und einer entsprechenden Ausweitung digitaler Angebote wird es im Interesse von Trägerschaften sozialer Hilfs-, Unterstützungs- und Beratungsangebote bleiben, für die Öffentlichkeit sichtbar zu sein und möglichst zentrale Anlaufstellen zu bieten. Die Siegener Innenstadt ist und bleibt daher ein attraktiver Standort für Trägerschaften und ihre Angebote. Insbesondere für kulturelle Veranstaltungen im Rahmen der Kinder- und Jugendförderung ist die Siegener Innenstadt zunehmend interessant, wenn sich der Trend fortsetzt, dass junge Menschen dort verstärkt Aufenthaltsflächen und Treffpunkte nutzen.

Die beschriebenen Entwicklungsprozesse in den Bereichen des kommenden Rechtsanspruchs auf Ganztagsbetreuung, der Sicherung der Infrastruktur in der Kinder- und Jugendförderung, der Partizipation von jungen Menschen, der Digitalisierung und der Inklusion erfordern komplexe Planungen und Umsetzungsschritte in den nächsten Jahren. Diese werden nur in Zusammenarbeit unterschiedlicher Abteilungen, Dienste, Disziplinen und Institutionen zu realisieren sein.

Allgemein müssen soziale Zustände und Entwicklungsprozesse in der Stadt Siegen weiter wie bisher regional und kleinräumig sichtbar gemacht und wiederkehrend in definierten zeitlichen Intervallen beobachtet werden. Über diesen Prozess sind fortwährend Erkenntnisse über soziale Lebenslagen, sozioökonomische Lebensbedingungen und Chancen auf gesellschaftliche Teilhabe in den fokussierten Beobachtungsgebieten in Siegen zu gewinnen, um soziale Lebensverhältnisse und Teilhabechancen möglichst umfassend abzubilden. Handlungsbedarfe können auf dieser Basis entsprechend identifiziert und bearbeitet werden.

In der Kinder- und Förderung erfolgen insbesondere in den Einrichtungen der Offenen Kinder- und Jugendarbeit inhaltliche und praktische Auseinandersetzungen mit ökologischen und nachhaltigen Themen sowie beispielsweise umweltpädagogische Angebote. In diesen wird ein besseres Bewusstsein für Wiederverwendung und damit ebenfalls für ökologische Nachhaltigkeit geschaffen. Sanierungsarbeiten in den stadtweit verteilten Kinder- und Jugendeinrichtungen haben sich aufgestaut und waren in der jüngsten Vergangenheit oft auf laufende Wartungen und dringende Reparaturen begrenzt. Hier besteht ein deutliches Entwicklungspotential zum einen hinsichtlich einer zeitgemäßen Ausstattung, zum anderen bei der Verbesserung von gebäudetechnischen Voraussetzungen für Klimafreundlichkeit.

Trotz der Entwicklungsbedarfe und Herausforderungen der COVID-19-Pandemie hat es die Kinder- und Jugendförderung in Siegen geschafft, junge Menschen auch währenddessen zu fördern und zu unterstützen. Im weiteren Verlauf der Pandemie hat insbesondere das Thema Jugendliche und junge Erwachsene im öffentlichen Raum an Bedeutung gewonnen. Diese haben verstärkt Aufenthaltsflächen und Treffpunkte in der Siegener Innenstadt gesucht und genutzt (Treppen am Siegufer, Kornmarkt etc.). Auch die Skateranlage im Randgebiet der Innenstadt (in der Numbach) wurde stärker frequentiert.

Mit dem Projekt „Siegen.Wissen verbindet“ und dem Umzug zweier weiterer Fakultäten der Universität in die Innenstadt wird sich auch die Entwicklung verstärken, dass zunehmend mehr Studierende innerstädtisch am öffentlichen Leben teilnehmen und dieses bereichern werden. Ggf. sind hier Abstimmungsprozesse bei der Planung von z. B. kulturellen Veranstaltungen für junge Menschen zu initiieren, um attraktive und bedarfsgerechte Angebote an öffentlichen Plätzen zu schaffen, an welchen möglichst viele junge Menschen partizipieren können.

Potenziale, die sich durch die Erweiterung der Bildungslandschaft durch Studierende in der Innenstadt ergeben werden, könnten noch systematischer genutzt werden. Denkbar ist bspw. die Ausweitung gemeinsamer Forschungsprojekte zwischen Universität und Stadtverwaltung (z. B. in der Kinder- und Jugendförderung) oder der Praxis- und Lernorte für Studierende in Schulen und sozialen Einrichtungen.

4.8.3. Handlungsbedarfe auf Quartiersebene

Situationsbewertungen und daraus abgeleiteter Handlungsbedarf im Bereich „Bildung, Soziales und Integration“ müssen/muss in vielen Fällen im Kontext eines größeren Raumes als der hier umrissenen Gebietsabgrenzung betrachtet werden. Will die Stadt Siegen beispielsweise der elterlichen Wahlfreiheit von Kindertageseinrichtungen Rechnung tragen, kann die Folge sein, dass in vergleichsweise kleinen Gebieten verschiedene Einrichtungen mit unterschiedlichen pädagogischen Konzeptionen eingerichtet werden. Ähnliches gilt für die Offene Kinder- und Jugendarbeit, die Jugendverbandsarbeit oder für Maßnahmen der Jugendsozialarbeit, die für Jugendliche aller Quartiere angeboten werden.

Vorab ist festzustellen, dass die dichtbesiedelte Innenstadt insgesamt ein enges Netz an Bildungs- und Beratungsstellen aufweist. Von jedem Quartier aus sind diese gut zu erreichen. Es geht daher im Folgenden weniger um die Etablierung neuer Einrichtungen, sondern vielmehr darum, bestehende Strukturen des Gemeinwesens zu stärken und neue Zusammenarbeit zu fördern.

4.8.4. Fachspezifische Aussagen

Soziales

In der Siegener Innenstadt gibt es zwei Einrichtungen für Kinder- und Jugendliche sowie eine weitere Einrichtung, die in unmittelbarer Nähe zur Siegener Innenstadt liegt (vgl. Steckbriefe im KJFP 2020-2025):

Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung „Blue-Box“ des Stadtjugendring Siegen e.V. (Sandstr. 54): Die BlueBox ist eine partizipativ ausgerichtete, fast ganzjährig geöffnete und zentral gelegene Einrichtung im Quartier Friedrichstraße mit breit gefächertem Angebots- und Möglichkeitenprofil im Offenen Bereich, in der Gruppenarbeit und in der Vernetzung mit Vereinen. Die Einrichtung setzt insbesondere im Bereich der Kinder- und Jugendkulturarbeit vielseitige Angebote, professionell gestaltete Veranstaltungen und Events sowie Workshops um. Die BlueBox ist als jugendkulturelles Zentrum bekannt und stellt eine feste Größe der Jugendarbeit in Siegen dar, dessen Fortbestand sichergestellt sein soll.

Culthaus, Kinder- und Jugendeinrichtung der ev. Kirchengemeinde Martini Siegen (St.-Johann-Straße Nr. 7): Das Jugendzentrum CULT bietet seit vielen Jahren Offene Kinder- und Jugendarbeit, projektbezogene Jugendarbeit, sowie Jugendkulturarbeit im Stadtbezirk Siegen-Mitte an. Die Einrichtung liegt im Quartier Verwaltungsstadt und bildet die Jugendetage im „Mehr-Generationen-Zentrum“ der Ev. Martini-Kirchengemeinde, in der St.-Johann-Straße. Das Selbstverständnis des Jugendzentrums gründet auf einer praxisbezogenen, jugendkulturellen Ausrichtung; alle Planungs- und Gestaltungsprozesse folgen einer partizipativen und bedarfsorientierten Organisation. Ferner vertritt das Jugendzentrum die Konzeption der Evangelischen Jugend Siegen.

Jugendtreff Puzzles im andersROOM, Jugendeinrichtung der Schwulen Initiative Siegen e.V. (Freudenbergerstraße 67): Das Puzzles grenzt an das Berufsschulviertel an und bietet LGBTIQ* Jugendlichen einen diskriminierungsfreien Raum zum Austausch und zum Kennenlernen Gleichgesinnter. Durch ein angstfreies Umfeld können die Jugendlichen im Puzzles sein wie sie möchten und erfahren den gewünschten Respekt, Wertschätzung und Achtung. Durch eine gezielte pädagogische Betreuung wird das Selbstbewusstsein gestärkt und die Besuchenden empower. Bei Problemen und Fragen stehen ihnen die pädagogischen Mitarbeitenden jeder Zeit in einem Beratungsgespräch zur Seite. Zusätzlich wird durch den Austausch der Jugendlichen untereinander die Hilfe zur Selbsthilfe unterstützt und gefördert.

Insgesamt unterhält die Stadt Siegen zudem sechs städtische Kinder- und Jugendeinrichtungen in den Quartieren (in Geisweid, am Lindenberg, am Westhang, in Eiserfeld, in Weidenau und am Fischbacherberg/ Heidenberg). In Siegen Mitte ist kein städtischer Kinder- und Jugendtreff angesiedelt. Gleichwohl werden unterschiedliche Angebote der städtischen Kinder- und Jugendförderung auch im Stadtgebiet angeboten (Kulturrucksack-Angebote im Museum für Gegenwartskunst, Kinderflohmarkt etc.).

Im Bereich der kulturellen Bildung haben sich Angebote etabliert, die auch Jugendliche und junge Erwachsene stärker ansprechen (Junges Apollo, Junges Theater, Bruchwerktheater). Teilweise sind auch andere bestehende Angebote (Mittwochs-In, Openair-Kino etc.) für diese Zielgruppe interessant.

Fazit: Die Jugendeinrichtungen innerhalb der Innenstadt leisten erfolgreiche Arbeit und tragen zu einer qualitativen Bildungslandschaft bei.

Bildung

Zur frühen Bildung und Erziehung gibt es in der unmittelbaren Siegener Innenstadt vier Kindertageseinrichtungen (Hainstraße, Kirchweg, Kreuzstraße und ab 01.08.2022: Am Lohgraben). Im unmittelbaren Randbereich der Siegener Innenstadt liegen zwei Kindertageseinrichtungen (Kampenstraße und Gläserstraße), in sich anschließenden Randbereichen weitere drei (Damaschkestraße, Hengsbachstraße, Lessingstraße). Die KiTas im Innenstadtbereich sind in z. T. alten, denkmalgeschützten Gebäuden untergebracht und werden in unterschiedlicher Trägerschaft geführt.

Sie haben verschiedene pädagogische Ansätze und Konzeptionen und betreuen – neben der klassischen Altersstruktur ab dem dritten Lebensjahr bis zur Einschulung – auch unter drei jährige Kinder. In einigen wird darüber hinaus integrativ gearbeitet, d. h. gemeinsame Betreuung von Kindern mit und ohne Behinderung. Drei Einrichtungen (Gläserstraße, Hengsbachstraße, ab 01.08.2022: Am Lohgraben (ehemals Oranienstraße)) sind zertifizierte Familienzentren. Familienzentren haben in besonderer Weise die Aufgabe, Eltern bei der Förderung ihrer Kinder umfassend zu unterstützen und die unterschiedlichen Lebenslagen und Bedarfe der Familien im Einzugsgebiet zu berücksichtigen. Sie sollen mit verschiedenen Partnern kooperieren, familienunterstützende Angebote bündeln und vernetzen, Sprachförderung anbieten sowie an Präventionsangeboten mitwirken.

Mit der Einführung des Rechtsanspruchs auf einen Betreuungsplatz ab dem 1. Lebensjahr sind neben den Kindertageseinrichtungen zunehmend Tagespflegestellen und Großtagespflegestellen (KiTs-Standorte) entstanden. Großtagespflegestellen in der Siegener Innenstadt liegen in der Bahnhofsstraße (KiTS Sparkasse Siegen) und in der Oberen Metzgerstraße (Tagespflege „Krönchenkinder“). Im weiteren Innenstadtteil bestehen i.d.R. für Kinder bis zum dritten Lebensjahr Großtagespflegestellen in der Rosterstraße, in der Kampenstraße und in der Wellersbergstraße.



Abb. 62: Musikschule Siegen

Dazu kommen mehrere Tagespflegepersonen. Das Angebot orientiert sich unmittelbar am Betreuungsbedarf der Eltern.

Der Kindergartenbedarfsplan einschließlich Tagespflege wird jährlich in enger Zusammenarbeit der Jugendhilfeplanung mit den Trägern der Kindertageseinrichtungen fortgeschrieben. Ältere Kinder im Grundschulalter haben die Möglichkeit an der Offenen Ganztagsgrundschule im Quartier Hintere Friedrichstraße – der Nordschule – betreut und gefördert zu werden. An weiterführenden Schulen gibt es das Gymnasium Am Löhrtor, die Realschule Am Oberen Schloss sowie drei Berufskollegs.

Die schulischen Bildungsangebote werden durch Einrichtungen wie die Kinder- und Jugendtreffs, die Volkshochschule in der Oberstadt, aber auch durch die Stadtbibliothek, die Musikschule sowie durch diverse Museen und Ausstellungen ergänzt. Zur Bildungslandschaft in Siegen ist die Grundschule An der Weiß des Trägers „Freie christliche Schulen Siegen“ neu hinzugekommen. Der Einzugsbereich dieser Schule bezieht sich größtenteils auf das nördliche Kreisgebiet.

Fazit: Die Versorgung der Innenstadtbewohner mit Bildungseinrichtungen ist bis auf wenige Ausnahmen bedarfsgerecht. Ergänzende Einrichtungen und Projekte zum schulischen Angebot sollten bei Bedarf im innerstädtischen Bereich angeboten werden.

Integration

Die Maßnahmen zur Integration von Menschen mit internationaler Einwanderungsgeschichte für gesamt Siegen und die Innenstadt sind umfassend. Koordiniert werden sie vom städtischen Integrationsbeauftragten in enger Zusammenarbeit mit diversen integrativen Akteuren wie z. B. dem Kooperationsverbund der Migrationsdienste, dem Netzwerk gegen Diskriminierung, dem städtischen Integrationsrat oder dem Kommunalen Integrationszentrum des Kreises Siegen-Wittgenstein.

Zurzeit gibt es in der Innenstadt mehrere direkte und indirekte Angebote zur Integration. Die Beratungsstelle Psychosoziale Flüchtlingsberatung in der Oberstadt, die Sprachkurse der Volkshochschule, die Mediathek gegen Rassismus, die Arbeit in Kinder- und Jugendeinrichtungen und Schulen sind Bausteine einer aktiven Integrationsleistung in der Siegener Innenstadt.

Mit den weitreichenden Angeboten durch Arbeiterwohlfahrt, Caritasverband, Diakonisches Werk, Internationaler Bund Jugendgemeinschaftswerk sowie Verein für soziale Arbeit und Kultur Südwestfalen e.V. können jährlich viele Beratungsleistungen für Menschen mit Einwanderungsgeschichte in Siegen erbracht werden. Beispielsweise hat der Verein für soziale Arbeit und Kultur Südwestfalen e.V. in 2021 insgesamt 662 Beratungsgespräche mit 1.963 Personen durchgeführt.

Die genannten Angebote konzentrieren sich jedoch nicht auf bestimmte Stadtteile und ihre Beratungsstellen liegen im Bezirk Siegen-Wittgenstein verteilt.

2016 hat die Stadt Siegen mit dem „KIQ – KulturIntegrationQuartier“ eine neue Einrichtung in der Koblenzer Straße 90 geschaffen, die das ehrenamtliche Engagement von Migrantenselbstorganisationen (MSO) und anderen integrativ wirkenden Akteuren bedarfsorientiert fördert, wertschätzt und sichtbar macht. Im KIQ begegnen sich Menschen unterschiedlichster Herkunft, Religion oder Hautfarbe auf Augenhöhe und engagieren sich überwiegend ehrenamtlich miteinander für gesellschaftliche und kulturelle Vielfalt und ein friedliches und demokratisches Zusammenleben in Siegen.

Menschen aus aktuell 26 Initiativen, davon zwölf MSO, machen das KIQ durch ihren Einsatz und ihre Kreativität zu einem lebendigen, interkulturellen Lernort und entwickeln dabei eine nachhaltige Infrastruktur für gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe und ein diskriminierungs- und vorurteilsfreieres Miteinander.

Die Stadt Siegen beteiligt sich seit 2015 am Bundesprogramm „Demokratie leben!“ und das KIQ ist Bestandteil einer stadtweiten „Partnerschaft für Demokratie“. Mit dem Gebäude der Alten Hammerhütter Schule stellt die Stadt Siegen die notwendige Infrastruktur bereit, damit sich Migrantenorganisationen und andere integrativ arbeitende Initiativen vernetzen und herkunfts- und kulturübergreifend, säkular, parteipolitisch neutral und demokratisch zusammenarbeiten können.

Fazit: Mit dem KIQ gibt es inzwischen eine zentrale Einrichtung, die als Anlaufstelle genutzt werden kann, um die vielfältigen Integrationsmaßnahmen der Stadt Siegen zu vermitteln. Durch das 2021 implementierte Kommunale Integrationsmanagement (KIM) ergeben sich weitreichende Möglichkeiten, um die komplexen Herausforderungen der Integration zu

bündeln und die vielfältigen Angebote und Leistungen in der Integrationsarbeit innerhalb und außerhalb der Kommunalverwaltung zu koordinieren und einheitlich auszurichten.

4.8.5. Tabellarische Auflistung der Handlungsbedarfe

Räumliche Ebene	Ausgangssituation	Handlungsbedarf
Gesamtstädtisch	Das Potenzial der sozialen Einrichtungen in der Innenstadt hinsichtlich gemeinsamer Strategien wird nicht genutzt	Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle
	Städtische Liegenschaften	Handlungsbedarf
Hintere Friedrichstraße	Nordschule	Energetische Sanierung - Außenwände
Oberstadt Erweiterter Innenstadtbereich	Realschule Am Oberen Schloss	Energetische Sanierung - Wände etc.
		Maßnahmen zur Barrierefreiheit
Oranienstraße	Gymnasium Löhrtor	Energetische Sanierung - Wände etc.
		Maßnahmen zur Barrierefreiheit
Lohgraben	Musikschule	Energetische Sanierung - Außenwände
Oberstadt	Turnhalle Oberes Schloss	Energetische Sanierung - Außenwände
Hintere Friedrichstraße	BlueBox	Neubau
Oranienstraße	Kita Oranienstraße	Energetische Sanierung - Außenwände

Durch die Entwicklungskonzepte „Siegen – zu neuen Ufern“ und „Rund um den Siegburg: Der Tradition verbunden – der Zukunft verpflichtet“ konnten bereits wichtige Impulse für den Stadterneuerungsprozess der Innenstadt gesetzt werden (s. Kapitel 3, Rückblick). Diese angestoßenen Entwicklungen gilt es in den nächsten Jahren zu verfestigen und fortzusetzen. Dabei sind insbesondere die Merkmale der europäischen Stadt unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten anzustreben. Dies betrifft zum einen die kompakte Form der Innenstädte aber auch die Funktionsmischung ist ein wesentlicher Bestandteil. Durch Versorgungssicherheit und Funktionsvielfalt soll die Innenstadt zu einem attraktiven und identitätsstiftenden Standort für Wohnen, Arbeit, Handel, Dienstleistungen und Kultur werden.

Schon jetzt sind die Herausforderungen des Klimawandels und der Klimafolgenanpassung prägend für die Stadtentwicklung, welche aber in den nächsten Jahren noch an Bedeutung zunehmen werden. Dafür Lösungen zu finden, wird die Aufgabe sein, damit die

Innenstadt auch in Zukunft ein lebenswertes und attraktives Zentrum bildet. Ein wichtiger Bestandteil ist der sukzessive Rückbau stark versiegelter Flächen, um die Entstehung urbaner Hitzeinseln zu vermeiden. Zudem gilt es Maßnahmen zu etablieren, die nicht nur anpassend auf die sich verändernden klimatischen Einflüsse wirken, sondern dem voranschreitenden Klimawandel aktiv entgegenwirken.

Daneben liegen die Herausforderungen für die Stadtentwicklung und -erneuerung darin, dem voranschreitenden und durch die Pandemie verstärkten Bedeutungswandel der Innenstädte zu begegnen. Dazu gehören auch und insbesondere die Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie die Gradwanderung zwischen Erhalt des baukulturellen Erbes und der Korrektur städtebaulicher Fehlentwicklungen der vergangenen Jahrzehnte. Der öffentliche Raum gewinnt zunehmend an Bedeutung, um als frei nutzbarer, für jedweden zugänglichen, kreativ beispielbaren Aufenthalts-, Spiel-, Sport-, Erholungs-, Begegnungs- und Kulturort in Anspruch genommen werden zu können.



Abb. 63: Blick über Siegen

Geprägt wird der öffentliche Raum durch seine eigene Gestaltung und Qualität aber auch durch die umgebenden Raumkanten, sodass die Wertschätzung baukultureller und ästhetischer Aspekte bei Hochbaumaßnahmen – äußere Funktionalität – in den Fokus gerückt werden müssen.

Damit korrespondieren auch die bereits angesprochene Mobilitätswende und die damit verbundene Neuordnung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse und der bisher in Anspruch genommenen Flächen. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten soll eine stadtverträgliche Mobilität entwickelt und etabliert werden, die vor dem Hintergrund des Klimawandels insbesondere auf den Umweltverbund ausgerichtet ist und sich ergebenden Chancen für die Schaffung neuer öffentlicher Räume.

Die vorgestellten Entwicklungsziele sollen durch die partnerschaftliche Zusammenarbeit aller beteiligten Akteursgruppen umgesetzt werden, um sowohl die Akzeptanz als auch die Wirkung der Maßnahmen zu stärken.

Die erarbeitete Gesamtstrategie „Siegen_verbindet“ möchte den angesprochenen Herausforderungen der Stadtentwicklung in den nächsten Jahren angemessen begegnen und damit einen wichtigen Beitrag für die Weiterentwicklung der Innenstadt leisten. Das Konzept zeichnet sich dabei durch eine große Vielfalt und Bandbreite aus. Auch den vorab beschriebenen fachspezifischen Handlungsempfehlungen soll Rechnung getragen werden.

Zur Konkretisierung des Konzeptes wurden folgende Querschnittsthemen definiert:

Querschnittsthema: Verbindungen schaffen

Einer der wichtigsten Handlungsbereiche der nächsten Jahre wird sein, die angestoßenen Effekte und Prozesse in den einzelnen Quartieren auf die gesamte Innenstadt zu übertragen bzw. durch Verbindungen dafür zu sorgen, dass diese eine große, weitreichende

Wirkung entfalten und übergreifend genutzt werden können. Wichtige Synergien und Verbindungen sollen geschaffen und gestärkt werden, sodass die Innenstadt nicht nur räumlich, sondern vor allem auch inhaltlich und funktional zusammenwächst und individuell gestärkt wird.

Querschnittsthema: Stadtverträgliche Mobilität

Auch die Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation durch die Umsetzung eines stadtverträglichen Mobilitätskonzeptes ist ein wesentlicher, vernetzender Aspekt. Dieser wird damit wiederum zu einem wichtigen Baustein und Impulsgeber für eine resiliente und zukunftsangepasste Entwicklung der Innenstadt. Die sich ergebenden Potenziale sind sehr vielschichtig und wirken verbindend auf die verschiedensten Herausforderungen. Intermodale Mobilitätsmodelle gelten als wesentlicher Bestandteil eines zukunftsangepassten Verkehrsverhaltens. Vor diesem Hintergrund sind besonders die Umsetzung innovativer Parkraumkonzepte sowie die Etablierung verkehrsgünstig gelegener Mobilitätshubs von Bedeutung. Die Menschen sollen dazu animiert werden, ihre Alltagswege mittels unterschiedlicher Verkehrsmitteln zu bewältigen und dadurch den Anteil des MIVs in der Innenstadt zu reduzieren. Auch der Ausbau und die Attraktivierung des ÖPNV sind dabei von wesentlicher Bedeutung. Diese Themen greift zudem das im Rahmen des Umzugs der Universität erstellte Mobilitätsgutachten 2022 auf. Ein weiterer wichtiger Aspekt hin zu einer stadtverträglichen Mobilität ist die Reduzierung des zunehmenden innerstädtischen Lieferverkehrs, der alternative Lösungsansätze fordert. Dazu gehört beispielsweise eine Zulieferung mit emissionslosen Verkehrsmitteln auf der sogenannten letzten Meile. Diese Strukturen gilt es in der Zukunft zu stärken und auszubauen.

Querschnittsthema: Nachhaltige und klimaangepasste Stadtentwicklung

Den bereits sichtbaren und in Zukunft stärker werden Auswirkungen des Klimawandels muss insbesondere in der stark verdichteten Innenstadt Rechnung

getragen werden. Daher ist die nachhaltige und klimaangepasste Stadtentwicklung ein zentrales Thema der nächsten Jahre. Die Potenziale der innerstädtischen Lage sollen durch Aufwertungsmaßnahmen verstärkt und damit die Quartiere zu attraktiven und lebenswerten Wohn- und Arbeitsumfeldern sowie Aufenthaltsorten entwickelt werden.

Querschnittsthema: Bedeutungswandel der Innenstadt begegnen

Dem unter anderem durch die zunehmende Verstärkung des Onlinehandels angestoßene Bedeutungsverlust der Innenstädte muss in den nächsten Jahren aktiv begegnet werden. Ziel ist es, die zentrale Lage zu einem Ort der Begegnung und der Erlebnisse zu entwickeln. Im Fokus dessen steht nicht mehr nur der reine Konsum, sondern vor allem das Schaffen von Strukturen, die eine lebenswerte und qualitativ hochwertige Umgebung ausmachen und einen Mehrwert für alle Bürgerinnen und Bürger darstellt.

Zur zielgerichteten und effektiven Umsetzung des Konzeptes „Siegen_verbindet“ wurden Teilkonzepte definiert, die jedoch nicht als in sich geschlossen zu verstehen sind, sondern thematisch ineinander greifen und sich ergänzen. Innerhalb der Teilkonzepte sind Schlüsselmaßnahmen definiert, durch die eine konkrete Umsetzung der Strategie herbeigeführt werden soll. Die Akteure der Umsetzung der Schlüsselprojekte variieren, tragen jedoch alle zur Realisierung der konzeptionellen Gesamtstrategie der Innenstadtentwicklung bei.

Die Abbildung 64 bietet eine Übersicht über das erstellte Gesamtkonzept mit den dazugehörigen Teilkonzepten.

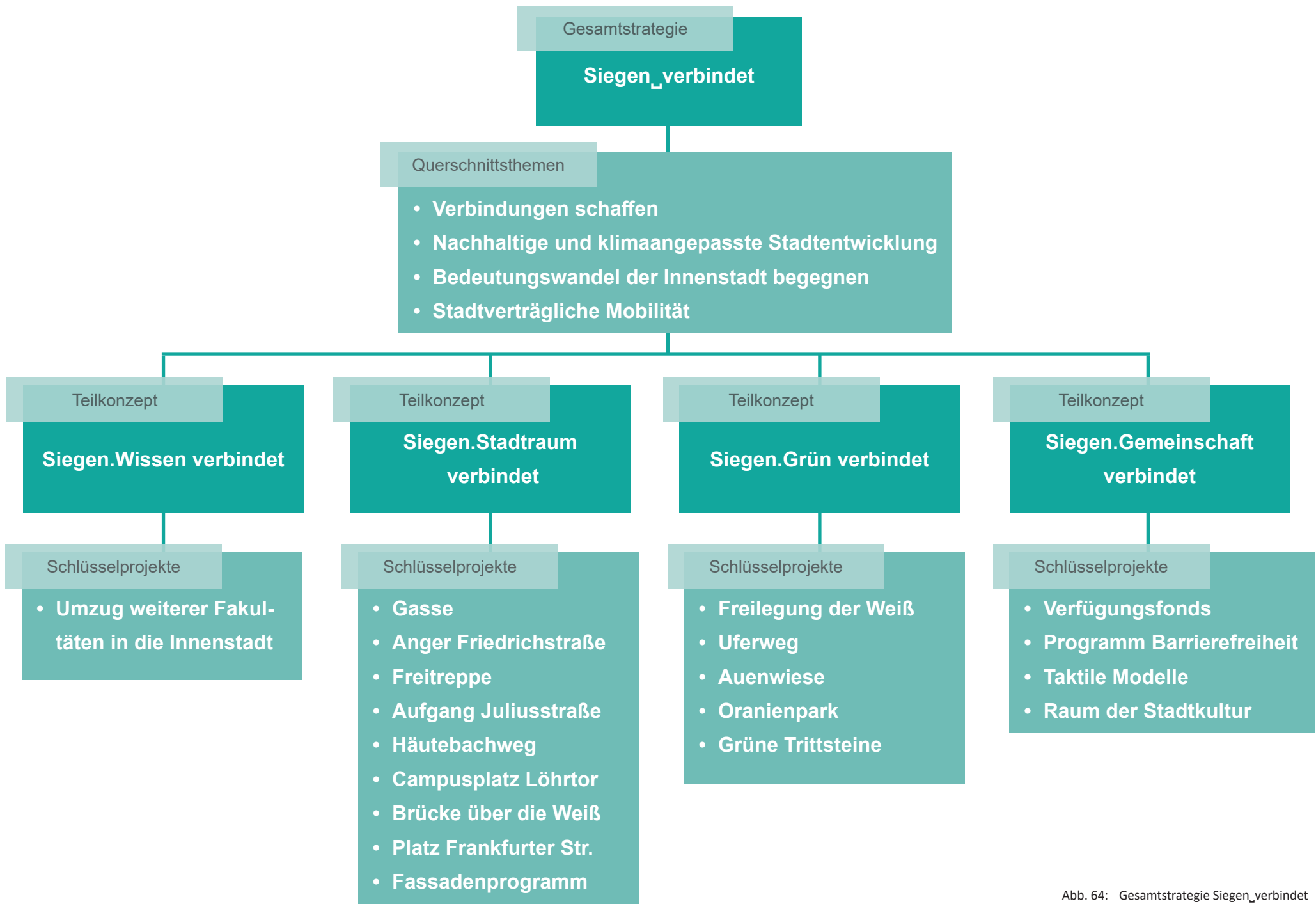


Abb. 64: Gesamtstrategie Siegen_verbindet

Siegen.Wissen verbindet

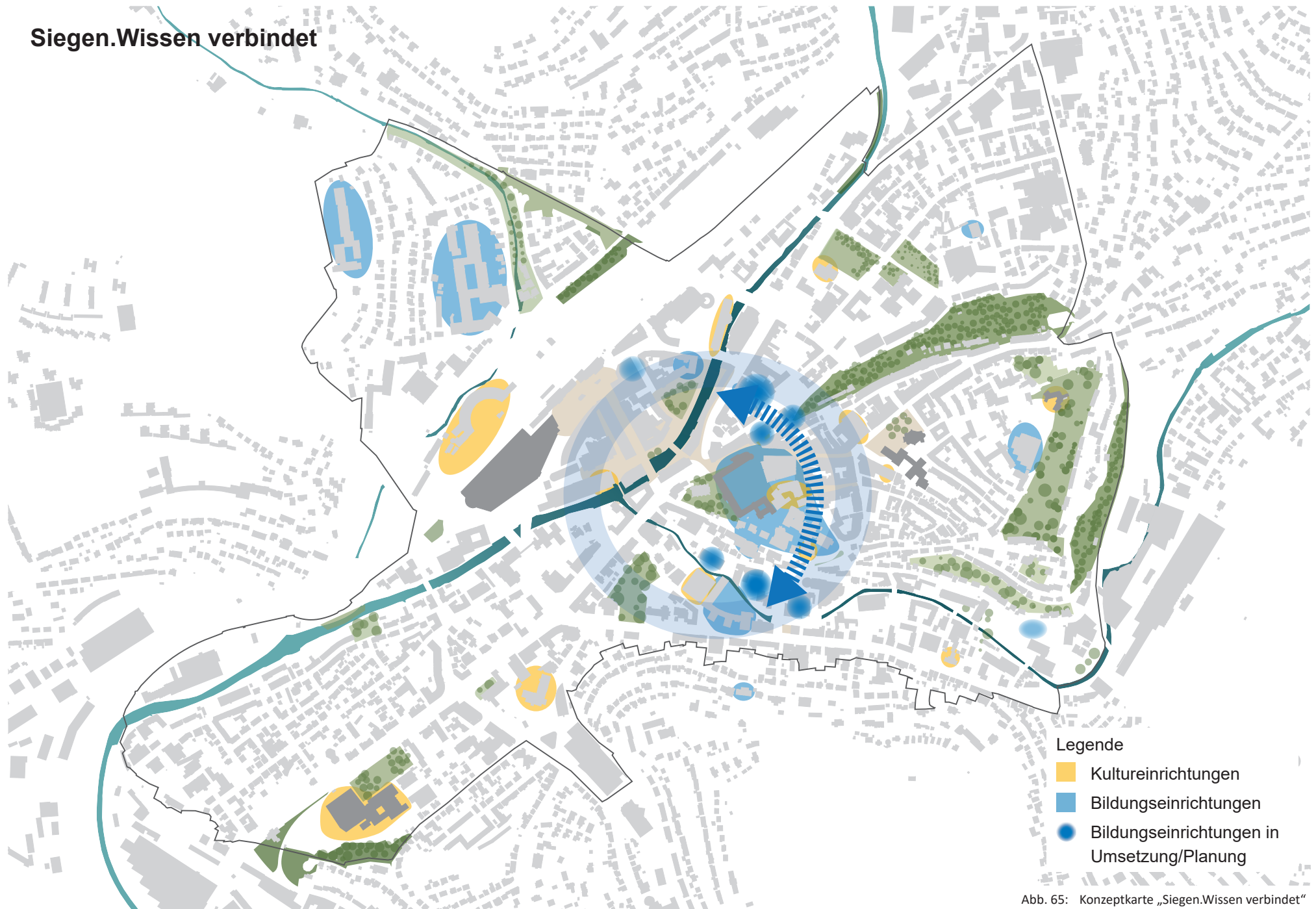


Abb. 65: Konzeptkarte „Siegen.Wissen verbindet“

5.1. Siegen.Wissen verbindet

Das Teilkonzept „Siegen.Wissen verbindet“ greift das bestehende Kooperationsprojekt zwischen Stadt und Universität auf. Die geplante Neuansiedlung der Universität in der Innenstadt wirft enorme Potenziale, Probleme und Chancen auf, die einen flankierenden Handlungsbedarf auslösen. Durch das Projekt werden insbesondere auch die funktionalen und inhaltlichen Verknüpfungen gestärkt. Über den bereits bestehenden Campus Unteres Schloss wird die universitäre Verbindung weiter ausgebaut sowie der Brückenschlag zu schulischen, kulturellen, bildenden und gesellschaftlichen Einrichtungen ermöglicht. Die Bildungslandschaft Siegens wird damit zu einer prägenden Nutzung und einem Aushängeschild mit einem wichtigen Standbein in der Innenstadt entwickelt.

Die Ansiedlung der Universität bietet außerdem ein enormes Potenzial, um dem Bedeutungswandel der Innenstädte zu begegnen und die Funktionsmischung zu stärken. Durch den anspruchsvollen Stadtumbau soll zudem ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen und klimaangepassten Stadtentwicklung geleistet werden. Einen wichtigen Impuls setzt dabei das erarbeitete Gestaltungshandbuch für Architektur und Freiraum.

Das Quartier „Vordere Friedrichstraße“ nutzt durch die vorherrschende Hinterhofatmosphäre und den großen Anteil an ruhendem Verkehr aktuell das Potenzial seiner zentralen Lage nicht aus. Der Umzug der Universität kann in dem Quartier wichtige Prozesse des Stadtumbaus anstoßen, zu einer Attraktivierung des öffentlichen Raumes sowie zu einer innerstadtypischen Nutzungsvervielfalt und -intensivierung führen. Auch das Quartier „Oranienstraße“ profitiert momentan nur in geringem Maße von der zentralen innerstädtischen Lage. Durch die Ansiedlung der Universität können auch in diesen Bereichen durch den quartiersbezogenen Stadtumbau wichtige Anstöße

zu einem lebenswerten und attraktiven Wohn- und Arbeitsumfeld gesetzt werden. Die Stadt und andere gesellschaftlichen Gruppen können hierzu lediglich flankierende Maßnahmen anstoßen, die sich in den weiteren Teilstrategien wiederfinden lassen. In erster Linie ist die Universität federführender Akteur zur Umsetzung der Nutzungen und der hochbaulichen Maßnahmen.



Abb. 66: Masterplan Siegen.Wissen verbindet

Siegen.Stadtraum verbindet

Legende

potenzieller Siegbertunnel

Maßnahmen

- A Gasse
- B Anger und Friedrichstraße
- C Freitreppe
- D Aufgang Juliusstraße
- E Häutebauchweg
- F Campusplatz Löhrtor
- G Brücke Weiß
- H Platz Frankfurter Str./Ecke Löhrtor
- I Fassadenprogramm



Abb. 67: Konzeptkarte „Siegen.Stadtraum verbindet“

5.2. Siegen.Stadtraum verbindet

Ein weiteres Teilkonzept hebt insbesondere den Öffentlichen Raum sowie die dabei wichtigen stadträumlichen Verbindungen und Wege hervor. Neben den neugeschaffenen Wegeverbindungen im Rahmen des Universitätsneubaus, liegt der Fokus auch auf der Attraktivierung und Aufwertung bestehender Anbindungen.

Wie auch in den Stadtentwicklungskonzepten der letzten Jahre ist weiterhin die Verbindung zwischen Unter- und Oberstadt ein wichtiger Bestandteil. Obwohl die Entwicklungen der letzten Jahre bereits einen merklichen Effekt herbeigeführt haben, gilt es nach wie vor, diese Verbindung zu stärken und auszubauen, denn gerade für den in der Oberstadt angesiedelten Einzelhandel ist die Attraktivierung dieser Verbindung von großer Bedeutung.

Im Quartier „Vordere Friedrichstraße“ sind erste hochbauliche Maßnahmen in Form von Um- und Anbauten im Bestand derzeit bereits im Gange und somit der Prozess der Quartiersentwicklung angestoßen. Insgesamt soll ein urbanes Quartier mit einer neuen Fuß- und Radwegeverbindung vom Bahnhof und der Sieg in die Oberstadt entstehen.

Die Verbindung auf dem neuen Campus besteht aus drei Teilen: einer neu entstehenden Gasse als Verlängerung der Hindenburgstraße zwischen der Sandstraße und der Friedrichstraße (A), dem auf der Friedrichstraße gelegenen Campus-Anger als zentralen Platz (B) und der Freitreppe (C), um den Höhensprung zwischen dem Anger in der Unterstadt und der Siegbergstraße in der Oberstadt zu überwinden. Nur zusammen ergeben diese drei Teilbereiche einen funktionalen, städtebaulichen Mehrwert. Durch eine qualitativ hochwertige und nachhaltige Gestaltung der Universitätsgebäude sowie der öffentlichen Flächen wird das Quartier deutlich aufgewertet und bekommt ein neues Gesicht.

Zudem soll eine weitere, heute bereits bestehende und vielgenutzte Wegeverbindung saniert und aufgewertet werden: Der „Aufgang Juliusstraße“ (D), welcher sich am nördlichen Rand des neu entstehenden Campus-Quartiers befindet und die Juliusstraße für den Fußverkehr und Radfahrende mit der Siegbergstraße verbindet.

Wie am Campus Nord werden auch am Campus Süd, im Quartier „Oranienstraße“, neue Fuß- und Radwegeverbindungen mit platzartigen Aufweitungen für eine bessere Durchlaufbarkeit und mehr Aufenthaltsqualität des Quartiers geschaffen. Zu nennen ist hier der Umbau des Häutebachwegs zur Fahrradstraße (E) mit einem kompakten, baumbestandenen Campusplatz an der Ecke zur Straße „Löhrtor“ (F). Diese soll entsprechend ihres Namens zu einem Eingangstor in das Quartier umgestaltet werden durch Anpassung der Straßenführung mit alleeartiger Ausprägung, Einengungen für den motorisierten Individualverkehr und Querungshilfen für Fußgänger.

Die neue hochbauliche Situation mit vier bis fünf Geschossen wird ebenfalls zur torartigen Eingangssituation ins Quartier beitragen. Zudem ist eine neue Brücke für Fußgänger und Radfahrer über die Weiß vorgesehen (G), die die Oranienstraße und den zu überplanenden Oranienpark mit dem Häutebachweg verbindet. Ein weiteres wichtiges Schlüsselprojekt ist der Platz an der Frankfurter Straße/Ecke Löhrtor (H), der zurzeit wenig Aufenthaltsqualität bietet. Insbesondere durch die geplante Freilegung der Weiß werden in diesem Bereich Potenziale freigesetzt, die es zu nutzen gilt.

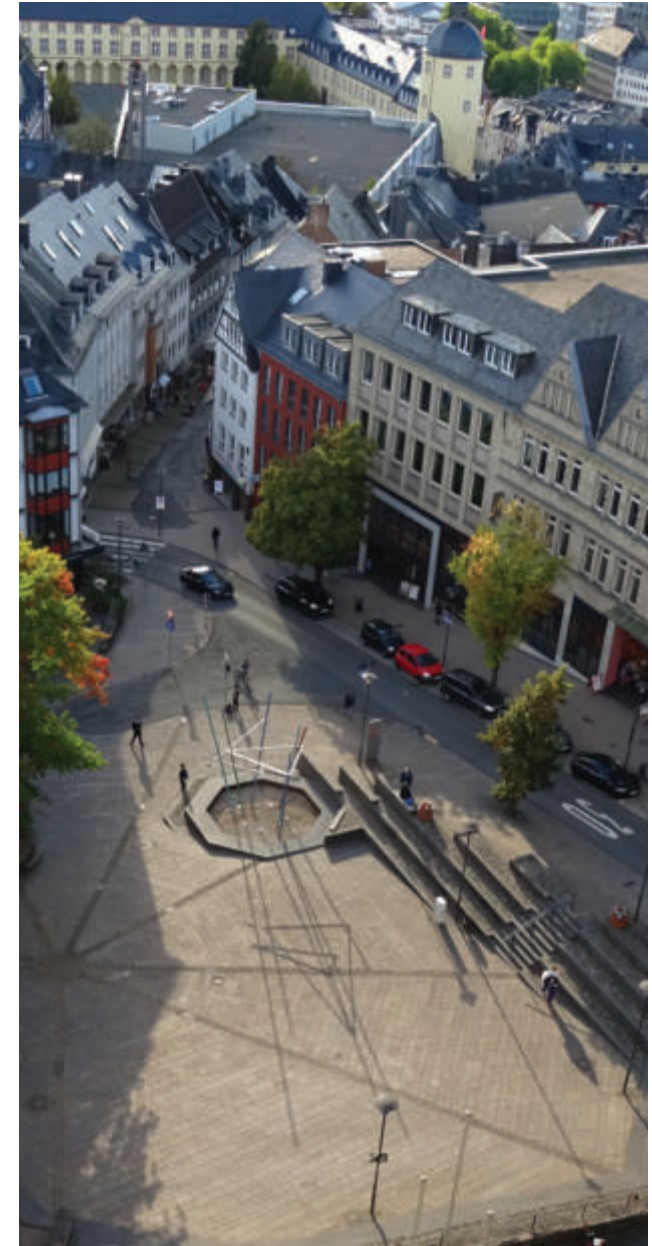


Abb. 68: Rathausplatz Siegener Oberstadt



Die etwa 11 Meter breite und etwa 75 Meter lange Gasse wird größtenteils unterbaut sein durch die vorgesehene Tiefgarage der Universität. Die Oberflächenmaterialien unterscheiden sich in den verschiedenen Bereichen der Gasse: im Randbereich sind Natursteinplatten, umfasst von Kleinsteinpflaster vorgesehen, im zentralen Bereich soll Großsteinpflaster gelegt werden. Vereinzelt werden Baumstandorte gesetzt. Zusammen mit den flankierenden Nutzungen sorgt dies dafür, dass die Gasse ein abwechslungsreiches und kurzweiliges Durchgehen sicherstellt und gleichzeitig zum Anhalten und Aufhalten anregt.

Kosten: Da die Gasse mit einer privaten Tiefgarage der Universität unterbaut werden soll, die sich zum Großteil unterhalb der künftigen Universitätsgebäude befinden wird, ist die Tiefgarage im Zuge der Hochbaumaßnahmen mit zu errichten. Aus diesem Grund wird die oberhalb der Tiefgarage liegende Gasse durch die Universität umgesetzt und auch die Kostenübernahme erfolgt durch die Universität/CUS.



Ausgangssituation: Die Fläche der geplanten Gasse ist heute durch Gebäude überbaut. Ausgehend vom Bahnhof über die Hindenburgstraße besteht derzeit keine attraktive Fuß- und Radverbindung in die Friedrichstraße und weiter in die Oberstadt. Durch die Umsetzung des Angers, der Gasse und der Freitreppe (s. Maßnahmen A-C) würde ein Mehrwert geschaffen.

Planung: Die Gasse soll in Kombination mit dem Campus-Anger und der Freitreppe eine wichtige Verbindungsfunktion von der Unter- in die Oberstadt - vom Bahnhof zum Campus Unteres Schloss - einnehmen und eine attraktive Ergänzung zu den vorhandenen Verbindungen sein.

Ausgangssituation: Die Friedrichstraße weist zwischen Sandstraße und Juliusstraße nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf, die Befahrung der Straße erfolgt hauptsächlich durch Anwohnende und Parkplatzmietende. Ausgehend vom Bahnhof und über die Hindenburgstraße besteht heute keine attraktive Fuß- und Radverbindung in die Friedrichstraße und weiter in die Oberstadt. Dieses Defizit würde durch Umsetzung des Angers, der Gasse (und der Freitreppe (s. Maßnahmen A-C)) ausgeräumt.

Planung: Im Zuge der Universitätsentwicklung in der Innenstadt soll die Friedrichstraße im Bereich der Hausnummern 15 bis 41 umgebaut werden. Im südlichen Teil dieses Abschnitts ist der sogenannte Anger als

zentraler Aufenthaltsplatz/Treffpunkt und Fußgänger-Drehkreuz des Campus Nord mit Sitzgelegenheiten, gepflasterten Abschnitten (Natursteinplatten) sowie unversiegelten Flächen und Bäumen vorgesehen. Umgeben wird der Anger mit einer asphaltierten Multifunktionsfläche (zeitweise für den eingeschränkten Verkehr wie Müllabfuhr, Krankenwagen, Feuerwehr etc.). Die heutige Durchfahrbarkeit der Friedrichstraße ist damit zukünftig für den Pkw-Verkehr nicht mehr vorgesehen. Nördlich und südlich des Angers wird die Friedrichstraße so angepasst, dass sie den neuen Anforderungen mit einem deutlich reduzierten motorisierten Individualverkehr und einer erhöhten Fußgänger- und Radfahrerfrequenz entsprechend umgestaltet wird. Ergänzt wird die neue Gestaltung durch parallel zur Fahrbahn und zum Bürgersteig verlaufende Pkw-Parkstände und

einzelne Baumpflanzungen. Zudem befindet sich die Zu- und Abfahrt einer Universitäts-Tiefgarage kurz vor dem nördlichen Ende des Angers. Von der Sandstraße kann die Friedrichstraße bis Hausnummer 15 und für eine zweite, kleinere Universitäts-Tiefgarage angefahren werden, die ihre Zu- und Abfahrt vor dem südlichen Ende des Angers hat.

Kosten: 3,65 Mio. €



Abb. 71: Campus-Anger

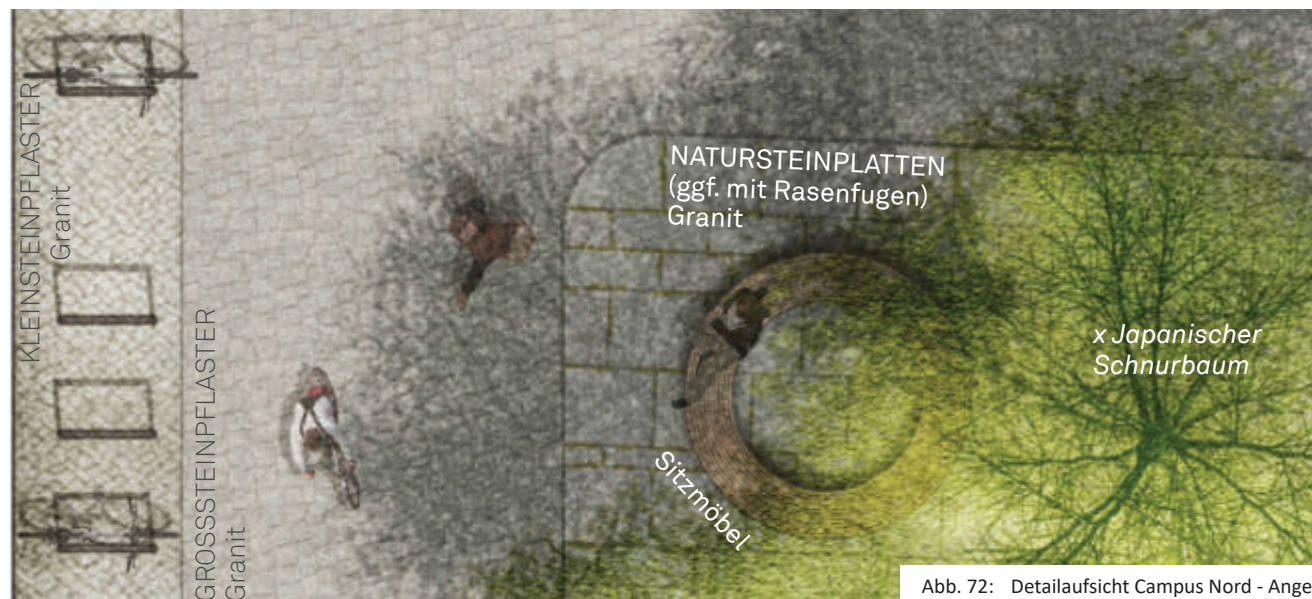


Abb. 72: Detailansicht Campus Nord - Anger



Freitreppe zwischen Friedrichstraße/Campus-Anger und Siebergstraße



Abb. 73: Ansicht Campus Nord

Ausgangssituation: Die Fläche der geplanten Freitreppe ist heute Teil eines großen Pkw-Parkplatzes. Ausgehend vom Bahnhof und über die Hindenburgstraße besteht heute keine attraktive Fuß- und Radverbindung in die Friedrichstraße und weiter in die Oberstadt. Diese Umgestaltung würde durch Umsetzung des Angers, der Gasse und der Freitreppe einen Mehrwert bilden.

Planung: Die Freitreppe soll in Kombination mit dem Campus-Anger (s. Maßnahme B) und der Gasse (s. Maßnahme A) eine wichtige, kurzwegige Verbindungsfunktion von der Unter- in die Oberstadt einnehmen und eine attraktive Ergänzung zu den vorhandenen Verbindungen sein. Gleichzeitig bietet diese Erschließungsmöglichkeiten für die einzelnen Geschosse der universitären Gebäude aber auch Aufenthaltsqualität mit Blick auf den Anger.



Abb. 74: Visualisierung Freitreppe Campus Nord

Die etwa 8 Meter breite und etwa 40 Meter lange Freitreppe wird unterbaut sein durch Räumlichkeiten der die Treppe unmittelbar umgebenen Universitätsgebäude. Somit ist die Treppe als Teil der beiden Gebäude mit zu planen und zu bauen. Die Stufen werden betoniert sein. In regelmäßigen Abständen sind kleine Baumstandorte vorgesehen.

Kosten: Die Kosten werden vollständig durch die Universität/CUS getragen. Die Freitreppe soll mit Gebäudeteilen der Universität unterbaut werden. Aus diesem Grund wird die oberhalb dieser Gebäudeteile liegende Treppe durch die Universität umgesetzt.



Aufgang Juliusstraße

Ausgangssituation: Am östlichen Ende der Juliusstraße befindet sich ein etwa 20 Pkw fassender Parkplatz, der gleichzeitig den Auftakt zu einem etwa 100 Meter langen und etwa 1 bis 1,5 Meter breiten Fuß- und Radweg zur Siegbergstraße bildet. Der gepflasterte Weg am Fuß des unmittelbar hinter dem Parkplatz beginnenden Siegberts ist durch eine extreme Steigung geprägt und stellt eine beliebte Verbindung dar, die sanierungs- und damit verbunden auch erweiterungsbedürftig ist. Durch die unzureichende Beleuchtung wirkt der Weg nachts sowie in den Wintermonaten als Angstraum.

Planung: Der Weg soll wenn möglich auf bis zu 2,5 Meter verbreitert werden, um wechselseitigen Radverkehr zu ermöglichen und genug Platz für sich entgegenkommende Fußgängerinnen und Fußgänger mit Kinderwagen zu bieten. Erschwert wird die Verbreiterung durch das starke Gefälle beidseits des Weges, sodass dies nur mittels technisch aufwendiger Abfangungen möglich ist. Der zu gestaltende Antritts- bzw. Austrittsplatz an der Juliusstraße soll zudem die Wahrnehmbarkeit der Wegeverbindung von der Unter- in die Oberstadt erhöhen und einladend inszeniert werden. Multifunktionales und attraktives Stadtmobiliar definieren den Raum und schaffen einen Charakter des Ankommens. Eine ansprechende Inszenierung, ausreichende Beleuchtung und verbesserte Einsehbarkeit tragen zudem zu einem gestärkten Sicherheitsgefühl in diesem Bereich bei.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 75: Aufgang Juliusstraße/Siegbergstraße



Abb. 76: Parkplatz Juliusstraße

Ausgangssituation: Der Häutebachweg ist in einem schlechten baulichen Zustand und wird heute teilweise als alternative Durchfahrtsstraße und Abkürzung zwischen Löhrtor und Koblenzer Straße genutzt. Zudem ist die Straße stark durch den ruhenden Verkehr geprägt. Dies entspricht nicht dem, was eine öffentliche Fläche an dieser exponierten Lage leisten sollte. Daher schlägt der vorliegende städtebauliche Masterplan die Umgestaltung als Fahrradstraße vor.

Planung: Der Häutebachweg soll zukünftig zur Fahrradstraße mit Possehlbelag umgebaut werden. Die Fußwege an beiden Rändern sollen mit Natursteinplatten ausgelegt werden. In regelmäßigen Abständen werden zudem passende Straßengehölze gepflanzt.

Flankiert wird die Fahrradstraße zumindest entlang der südlichen Kante durch eine stark prägende Baustruktur, die jedoch immer wieder durch inszenierte Unterbrechungen aufgelockert wird. Diese Unterbrechungen stellen sich als individuell gestaltete öffentliche Räume dar, ermöglichen eine Sichtbeziehung zur Weiß und schaffen auch fußläufige Verbindungen.

In zentraler Lage gegenüber der Villa Sauer entsteht eine Freifläche, die den Ankommenden aus der Oranienstraße (vom Haus der Musik kommende) über die neu zu errichtende Fuß- und Radwegebrücke (s. Maßnahme G) einen aufgeweiteten Blick auf das markante Gebäude der Villa Sauer ermöglicht und die gegenseitige Verbindung hervorhebt.

Im Nordwesten entsteht ein kleiner, hainartiger Platz, welcher der Universität als Versuchs- und Ausstellungsfläche mit temporären Architekturprojekten dienen kann. In dem Bereich spannt sich auch die kleine Auenwiese (s. Maßnahme K) auf, die temporär auch als Liegewiese, Sport- sowie Veranstaltungsfläche genutzt werden kann.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 77: Zonierung Fahrradstraße



Abb. 78: Beispielhafte Gestaltung einer Fahrradstraße

Ausgangssituation: Der Straßenraum am Löhrtor und im Häutebachweg ist autogerecht und funktional aber wenig ansprechend gestaltet, obwohl beide Straßen in zentraler Innenstadtlage dafür sorgen sollten, adäquate Verbindungen zu schaffen und gleichzeitig Aufenthaltsqualität sicherzustellen.

Planung: Das Löhrtor wird in seinem Querschnitt verändert und erhält zwei getrennte und in seiner Breite reduzierte Fahrbahnen. Zwischen diesen wird ein abgesetzter Streifen als Querungshilfe platziert, der die Barrierewirkung der Straße deutlich mindert und die beiden Straßenseiten gegenseitig erreichbar macht.

Der Kreuzungsbereich Löhrtor/Häutebachweg wird durch einen „Antrittsplatz“ gebildet, der durch die bestehenden Großbäume wirkt und eine Eingangssituation darstellt, gleichzeitig aber auch die Verbindung zwischen dem Haus der Architektur am Löhrtor bildet.

Der Campusplatz wird stark frequentiert sein, sodass die Gestaltung der Oberflächen darauf abgestellt wird. Gleichzeitig wird es Sitzmöglichkeiten und andere gestalterische, raumbildende Elemente geben, die die Wegeführung definieren, organisieren und eine Zonierung ermöglichen.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 79: Konzept Platzgestaltung Straßenraum Löhrtor/Häutebachweg



Abb. 80: Beispiel temporärer Pavillon



Abb. 81: Platzsituation mit Integration des Gehölzbestandes



Weiß-Brücke als Verbindung zum Häutebachweg?

Ausgangssituation: Neben des Umbaus und der Entfaltung des Potenzials der Weiß, soll zudem eine neue Wegeverbindung zwischen Oranienstraße und Häutebachweg geschaffen werden, um für Fuß- und Radverkehr eine attraktive Alternative zur Löhrtorbrücke oder zur Befahrung der Koblenzer Straße zu schaffen.

Planung: Die Geh- und Fahrbahn der Brücke soll breit genug sein, um wechselseitigen Radverkehr zu ermöglichen und genug Platz für sich entgegenkommende Fußgängerinnen und Fußgänger mit Kinderwagen zu bieten. Die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) empfiehlt als Mindestmaß eine Weite von 4 Metern zwischen den Geländern. Das Material der Brückenkonstruktion sollte langlebig sein und die damit einhergehende Gestaltung sollte sich zugleich harmonisch in den neuen Auenbereich der Weiß einfügen, dem sie übersteht. Die Geländerhöhe sollte etwa 1,3 Meter betragen. Die Brücke stellt insbesondere für den geplanten Campus Süd eine wichtige Verbindung zum Oranienpark dar. Vor allem für die Studierenden bietet die geschaffene Verbindung zu der innerstädtischen Grünfläche einen Mehrwert.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 82: Blick auf den verbauten Fluss Weiß im Bereich Oranienstraße



Abb. 83: Flusslauf Weiß



Platz Frankfurter Straße / Ecke Löhrtor

Ausgangssituation: Der Platz an der Frankfurter Straße/Ecke Löhrtor befindet sich derzeit in einem schlechten Zustand und weist nur geringe Aufenthaltsqualität auf. Der in diesem Bereich verrohrte Fluss „Weiß“ ist im Stadtbild nicht wahrnehmbar.

Planung: Durch die geplante Öffnung der Weiß entsteht hier ein qualitativ hochwertiges Umfeld, das einen Einfluss auf die umliegenden Orte haben wird. Ziel ist es, dieses neugeschaffene Potenzial durch eine attraktive Platzgestaltung aufzugreifen und zu erweitern. Durch Interaktion mit dem Umfeld soll ein städtebaulich ansprechender und frei zugänglicher Ort geschaffen

werden. Eine attraktive Gestaltung mittels Pflanzkübeln und Sitzmobiliar mit positivem Einfluss auf das Sicherheitsgefühl und die Sauberkeit sind wünschenswert. Insbesondere in der Oberflächengestaltung soll sich der Platz an die Gestaltungsvorgaben des neugeschaffenen Campus Süd anpassen und das Ensemble bestehend aus verschiedenen kleineren und größeren Plätzen und Aufweitungen mit gestalterischem Wiedererkennungswert ergänzen.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 84: Vorplatz Ecke Löhrtor



Auflage eines Fassadenprogramms

Ausgangssituation: Durch die bereits angestoßenen Stadtentwicklungsprozesse ist bereits ein deutlicher Impuls für private Investitionen gesetzt worden. In der Unter- und Oberstadt wurden einige Dächer und Fassaden saniert und das Stadtbild damit aufgewertet. Dieses Engagement gilt es weiter zu stärken.

Planung: Um die in Arbeit befindliche Neuaufgabe der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung Innenstadt konzeptionell zu ergänzen und weitere Impulse zur Sanierung privater Immobilien zu setzen, soll das Fassadenprogramm neu aufgelegt werden.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 85: Blick Richtung Fischbacherberg

Siegen.Grün verbindet

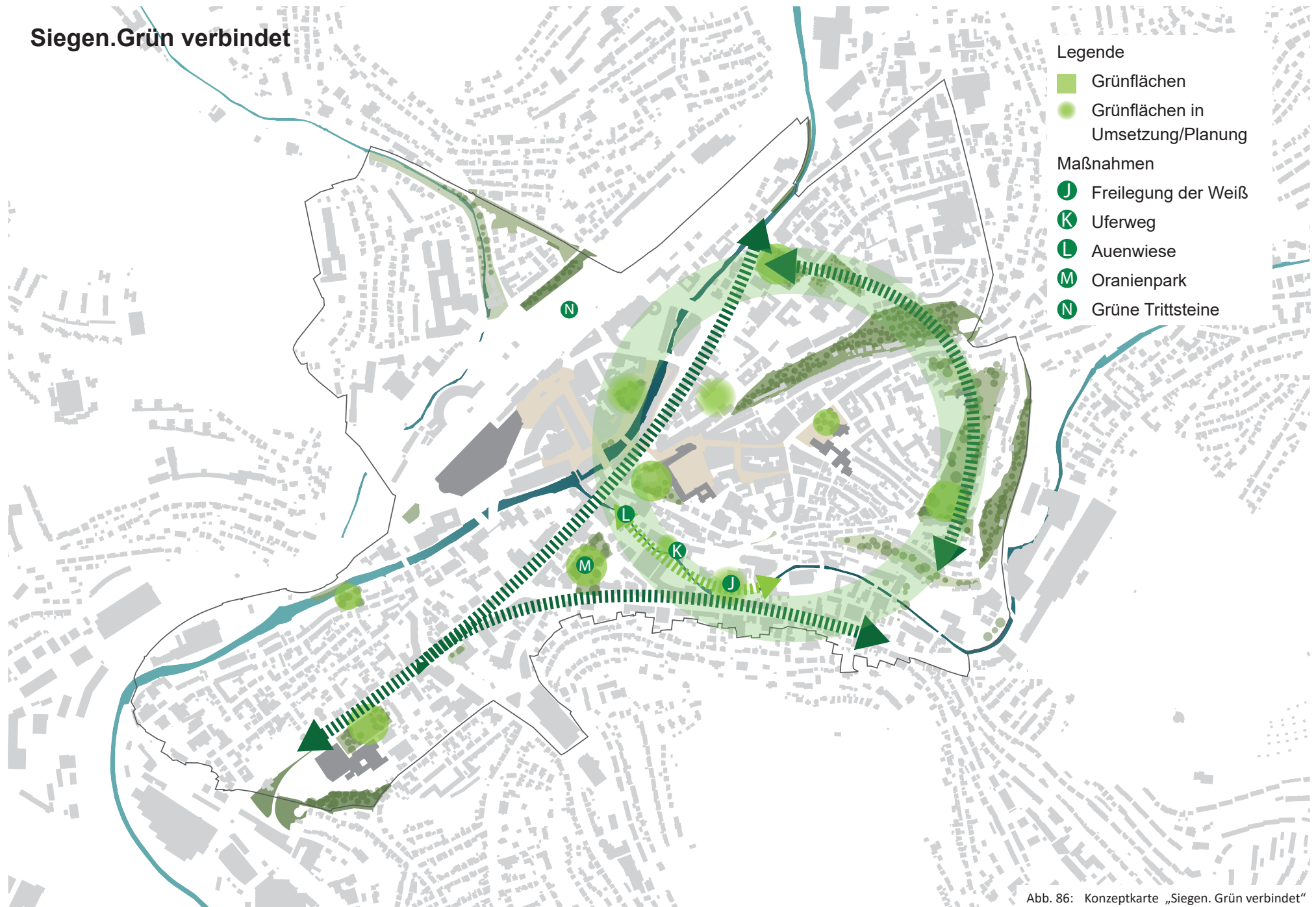


Abb. 86: Konzeptkarte „Siegen. Grün verbindet“

5.3. Siegen.Grün verbindet

Das Teilkonzept „Siegen.Grün verbindet“ beschreibt die Grünflächenentwicklung in der Siegener Innenstadt und leitet sich aus dem innerstädtischen Grünflächenkonzept ab. Den zentralen Handlungsansatz bildet das Leitmotiv des „Grünen Rings“ um den Siegburg, das bereits seit einigen Jahren die Grundlage für die Freiflächenentwicklung darstellt. Dabei sollen unterschiedliche Grün- und Freiflächenangebote und eine Verbindung zwischen bereits existierenden und geplanten Arealen geschaffen. Der Grüne Ring symbolisiert eine durch Wege und schmale Freiräume verbundene Abfolge von unterschiedlichen Grünflächen und urbanen Freiräumen, welche sich so zu einem kreisförmigen System vereinigen.

Obwohl das Thema nachhaltige, grüne und klimangepasste Quartiersentwicklung in beiden großen Stadtumbaumaßnahmen der Universitätsansiedlung relevant ist, legt gerade der Campus Süd dahingehend einen besonderen Fokus. Neben den Universitätsgebäuden wird vor allem die Freilegung und Renaturierung der Weiß (J) mit zum Teil ausgiebigen und begehbaren Auenbereichen (L) zum neuen Gesicht des Campus und des Quartiers beitragen. Die Maßnahme fördert nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern auch ein besseres Mikroklima. Entlang der neuen Flussaue entsteht ein Uferweg (K), der mit einer Ufermauer zum Auenbereich abschließt.

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Teilkonzeptes „Siegen.Grün verbindet“ ist die Umgestaltung des Oranienparks (M). Hier steht insbesondere die behutsame und nachhaltige Attraktivierung der Grünfläche im Vordergrund. Die Potenziale durch die räumliche Nähe zum geplanten Campus Süd sollten aufgegriffen und genutzt werden.



Abb. 87: Siegen zu Neuen Ufern - Treppenanlage an der Sieg



Abb. 88: Spielplatz im Schlosspark



Abb. 89: Konzept Freilegung der Weiß



Abb. 90: Visualisierung Campus Süd

Ausgangssituation: Die Weiß befindet sich zwischen der Brücke am Löhrtor und der Koblenzer Straße in einem offenen aber kanalartigen und engen Flussbett. Der Flusslauf wird durch private Grundstücke und Nutzungen flankiert, sodass eine Zugänglichkeit und Erlebbarkeit für die Öffentlichkeit nicht möglich ist. Gleichzeitig birgt der Fluss aufgrund des engen Querschnitts das Risiko von Überflutungen der Grundstücke bei Hochwasserereignissen.

Planung: Die Weiß soll mit stellenweise ausgiebigen Auenbereichen renaturiert und zum Teil nutzbar gemacht werden. Hierzu zählen auch Beton-Sitzstufen (ähnlich wie an der Sieg) am östlichen Rand der Baumaßnahme und eine temporär und flexibel nutzbare „Auenwiese“ (Liegewiese, Sport und Veranstaltungsfläche) am westlichen Rand der Maßnahme. Dazwischen liegen unterschiedlich breite, renaturierte Abschnitte des Auenbereichs, die zusammen, neben der gestalterischen Aufwertung, vor allem auch der ökologischen Verbesserung dienen und einen Beitrag zu einem angenehmeren Mikroklima leisten. Hier können zudem artenreiche Habitate für Flora und Fauna entstehen. Alle Teilstücke zusammen zählen zum Retentionsraum der Weiß, worin ein hundertjähriges Hochwasser (HQ 100) bewältigt werden kann.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 91: Beispiel Promenade mit angrenzender Feuchtwiese



Abb. 92: Detailschnitt Campus-Süd - Hochpromenade mit Promadenmauer

Ausgangssituation: Der zuvor beschriebene Flusslauf ist der Öffentlichkeit aufgrund von durchgängig und direkt an den Fluss angrenzenden Privatgrundstücken nicht zugänglich. Die Erlebbarkeit des Gewässers für Bürgerschaft ist damit nicht gegeben, das Potenzial hierfür ist, aufgrund der innerstädtischen Lage, jedoch sehr groß.

Planung: Von der Brücke am Löhrtor bis zum Häutebachweg, auf Höhe des Gebäudes der Siegener Zeitung, soll oberhalb des Auenbereichs eine Hochpromenade mit einer Sitzmauer entstehen, die stellenweise durch kleine Treppen unterbrochen wird und den Zugang zum renaturierten Flussbett ermöglicht. Baulich wird der Weg durch die nördlich angrenzenden universitären Gebäude und deren Nutzungen flankiert,

die mit der Promenade korrespondieren und diese beleben. Die Ausgestaltung mit Kleinsteinpflaster soll eine hochwertige Qualität erzielen und gleichzeitig einem hohen Nutzungsdruck standhalten.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 93: Grünzug an der Weiß



Oranienpark

Ausgangssituation: Das ca. 8.000 Quadratmeter große Areal mit altem Baumbestand stellt eine der wenigen Freiflächen in der hochverdichteten Siegener Innenstadt dar. Die Fläche verfügt über veraltete Ausstattungselemente und erfüllt nicht die Gestaltungsanforderungen der breiten Bevölkerung. In der Öffentlichkeit hat die Grünanlage einen negativen Ruf und wird daher von Familien mit Kindern gemieden. Aufgrund der teilweise vorherrschenden schlechten Einsehbarkeit wird das Gelände verstärkt von „sozialen Randgruppen“ aufgesucht.

Planung: Es soll ein offener Park für unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse entstehen, der insbesondere wegen der Nähe zur Universität auf die Studierenden ausgerichtet wird, dabei aber auch allen anderen Erholungs- und Bewegungsflächensuchenden eine nutzbare Freifläche bietet.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 94: Wege im Oranienpark



Abb. 95: Oranienpark



Abb. 96: Luftbild Oranienpark

Ausgangssituation: Die Verfügbarkeit großflächiger Freiraumflächen in der Siegener Innenstadt ist sehr begrenzt. Der daraus resultierende Nutzungsdruck auf den vorhandenen Grünflächenstrukturen ist deutlich spürbar. Obwohl durch die Neuschaffung der Grünfläche am Herrengarten eine weitere wichtige Fläche qualifiziert werden kann, ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach urbanen Grünräumen insbesondere durch den Zuzug der Universität weiter steigen wird.

Planung: Vor dem Hintergrund der mangelnden Verfügbarkeit großflächiger Freiraumstrukturen ist insbesondere die Qualifizierung und Verknüpfung kleinteiliger Strukturen von Bedeutung. Das Innerstädtische Grünflächenkonzept legt daher kleinteilige Maßnahmen fest, die gemeinsam zu einem Trittsteinkonzept entwickelt werden sollen. Jede Fläche schafft dabei individuelle Qualitäten für das nahe Umfeld und ergänzen in Summe die Grünflächenstruktur der stark versiegelten Innenstadt. Damit entsteht gleichzeitig ein Netz an Aufenthalts- und Freiflächen zur öffentlichen Inanspruchnahme.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 97: Unattraktive Wegeverbindung



Abb. 98: Parkgestaltung



Abb. 99: Brunnen in der Altstadt

Siegen.Gemeinschaft verbindet

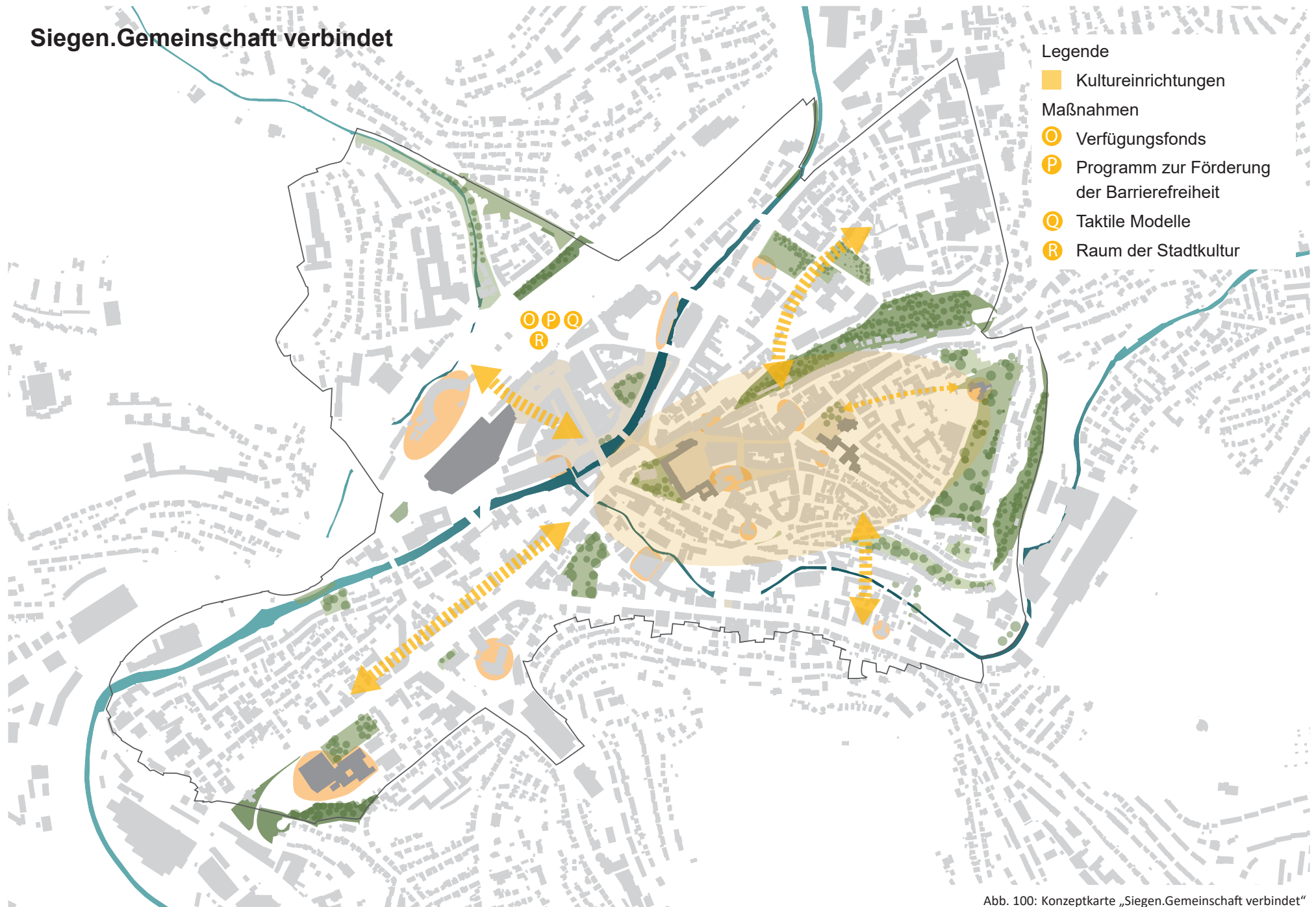


Abb. 100: Konzeptkarte „Siegen.Gemeinschaft verbindet“

5.4. Siegen.Gemeinschaft verbindet

Im Fokus des Teilkonzeptes „Siegen.Gemeinschaft verbindet“ stehen Maßnahmen, die das Gemeinschaftsgefühl und die Zusammengehörigkeit der Stadt stärken. Die dazugehörigen Schlüsselmaßnahmen sind dabei übergreifend für den gesamten Innenstadtbereich zu sehen und lassen sich daher nicht räumlich verorten. Ein wichtiger Punkt dabei ist es, die Innenstadt als Lebens- und Aufenthaltsraum wahrzunehmen, den es gemeinsam zu entwickeln gilt. Die Stadt und ihr Erscheinungsbild leben und wachsen durch den individuellen Input jedes Einzelnen. Dies gilt es auch in der Zukunft zu fördern.

Ein weiterer Fokus liegt auf der Verfügbarkeit von kulturellen Einrichtungen, die einen wichtigen Beitrag zum gemeinschaftlichen Leben der Stadtbevölkerung leisten. Wesentlich dabei sind sowohl das Stärken bestehender Angebote, als auch das Schaffen neuer, niederschwellig zugänglicher Orte des kulturellen Erlebnisses und des Austausches als zentrales Element. Der Umbau des Hochbunkers in der Burgstraße als Erweiterungsfläche des Siegerlandmuseums kann in diesem Zusammenhang genannt werden. Insbesondere das Schaffen eines Ortes als „Raum der Stadtkultur“, der über die Eigenschaften eines sogenannten „Dritten Ortes“ hinaus Hoch- und Subkultur miteinander verbindet, ist ein wichtiger Bestandteil des Teilkonzeptes. Ziel ist es, einen Begegnungsraum zu schaffen, der es Nutzenden erlaubt, ihren jeweiligen Interessen konsumfrei nachzugehen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Teilkonzeptes ist die Förderung von Inklusion und Teilhabe der Stadt. Besonders der Ausbau barrierefreier Strukturen ist in einer topographisch bewegten Stadt wie Siegen eine Herausforderung, die schrittweise angegangen werden soll. Langfristiges Ziel ist es, die Innenstadt zu einem inklusiven Gemeinschaftsort für alle Menschen zu entwickeln.



Abb. 101: Begegnung an der Stufenanlage an der Sieg



Abb. 102: Kulturveranstaltung beim Oberen Schloss



Verfügungsfonds Stadtgestaltung

Ausgangssituation: Die Innenstadt insgesamt ist als Entwicklungsraum zu betrachten, der durch den Beitrag der Einzelnen mitgestaltet und aufgewertet werden soll. Private Investitionen sind insbesondere für eine attraktive Gestaltung des Stadtbildes unerlässlich. Das Engagement der Privaten konnten durch die Entwicklungen der vergangenen Jahre bereits angestoßen werden. Diesen Prozess gilt es in den nächsten Jahren weiter zu festigen und zu unterstützen.

Planung: Die Umsetzung eines Verfügungsfonds soll vorangetrieben, um privates Kapital zur Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt zu generieren. In diesem Zusammenhang ist die enge Beteiligung

der Akteure der Innenstadt ein wichtiger Bestandteil. Die umzusetzenden Maßnahmen sollten den Anforderungen und Bedürfnissen der Akteure vor Ort gerecht werden. Beispielsweise kann die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch die Anschaffung von attraktivem und ansprechendem Stadtmobiliar weiter gestärkt werden. Vor diesem Hintergrund sollen die baulichen Maßnahmen einheitlichen Gestaltungsansprüchen folgen. Auch das Aufstellen von mobilem Stadtgrün ist denkbar. Insgesamt sollen die umgesetzten Maßnahmen Attraktivität, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität des Stadtraums steigern.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 103: Beispiel Stadtmobiliar



Programm zur Förderung der Barrierefreiheit

Ausgangssituation: Viele Geschäfte und Einrichtungen in der Siegener Innenstadt sind nicht barrierefrei zu erreichen. Durch diese oftmals kleinen und unauffälligen Barrieren wird Menschen die individuelle und selbstbestimmte Teilhabe an der Stadt erschwert.

Planung: Mit dem Programm zur Förderung der Barrierefreiheit sollen die Eigentümerinnen und Eigentümern bei der barrierefreien Ausgestaltung öffentlich zugänglicher Einrichtungen, wie Dienstleistungs-, Handels- oder Gastronomieangebote finanziell unterstützt werden. Ziel ist es, in kleinteiligen Projekten die Barrierefreiheit in der Innenstadt zu fördern und damit einen Teil zu einem inklusiven Lebensraum beitragen. Der Umsetzungsbereich bezieht dabei bewusst alle

innerstädtischen Quartiere wie die Hammerhütte oder die Verwaltungstadt mit ein. Die Stadt soll sich zu einem Ort entwickeln, der von Menschen mit und ohne Behinderung gleichermaßen genutzt werden kann. Neben baulichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit sind auch Hinweis- und Informationstafeln in Blindenschrift oder weitere Services denkbar. Insbesondere das Engagement der privaten Akteure soll gestärkt und damit ein erweitertes Bewusstsein für Inklusion in der Stadt geschaffen werden. Vor diesem Zusammenhang ist insbesondere die Kooperation mit Vereinen und Institutionen ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der gesetzten Ziele.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 104: Rollstuhl

Ausgangssituation: Menschen mit visuellen Beeinträchtigungen können derzeit nur schwerlich eine Vorstellung über das Stadtbild entwickeln und die Entwicklungen der letzten Jahre nachempfinden.. Obwohl die Anbringung taktiler Leitsysteme ein fester Bestandteil baulicher Neugestaltungen ist, bleibt das Erfahren und Erleben des Stadtraumes häufig aus.

Planung: Um die Innenstadt für möglichst viele Menschen erfahrbar zu gestalten, sollen an prägenden Orten taktile Modelle angebracht werden. Diese ermöglichen es visuell beeinträchtigten Menschen, die Stadt und insbesondere die Stadtumbauprojekte der letzten Jahre wahrzunehmen und gleichzeitig sind es auch Erfahrungstationen für sehende Menschen, was wiederum verbindend auf das inklusive Nebeneinander

wirkt. Die weitgreifende Umgestaltung des Siegufer mit dem anschließenden Herrengarten kann so erlebbar gemacht werden. Darüber hinaus können historisch besondere Orte, wie die Synagoge, rekonstruiert und das Vorher und Nachher taktil aber auch visuell erkennbar gemacht werden.. Dadurch ergibt sich nicht nur ein Mehrwert für die gesamte Bevölkerung sondern es besteht die Möglichkeit den Menschen das Stadtbild vor der Zerstörung im zweiten Weltkrieg partiell zugänglich zu machen. Diese Maßnahme kann durch themenspezifische und inklusive Führungen aber auch digitale Entdeckertouren ergänzt werden, durch die die touristische und kulturelle Bildungslandschaft erweitert wird.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt



Abb. 105: Beispiel eines taktilen Modells an der Loreley

Ausgangssituation: Die sich wandelnde Nachfrage nach kulturellen Angeboten schafft den Bedarf für neue Ideen und Einrichtungen, die die Funktionslandschaft der Siegener Innenstadt erweitern. Insbesondere das Schaffen eines Ortes, an dem Teilhabe, Interaktion und Begegnung im Fokus stehen, leitet sich aus den Handlungsempfehlungen ab.

Planung: Vor diesem Hintergrund ist die Etablierung eines Ortes als „Raum der Stadtkultur“ erstrebenswert, der über die Funktionen des „Dritten-Ort-Konzepts“ hinausgeht. Neben dem Erleben künstlerischer und kultureller Prozesse ist dort ebenfalls Raum für regelmäßige Events und einmalige Kooperationen. Der „Raum

der Stadtkultur“ zeichnet sich durch die Diversität der Angebote und Akteure aus und ergänzt damit die Kulturlandschaft Siegens.

Um den Ort bedarfsgerecht umzusetzen und planen zu können, sind unterschiedliche Anforderungen an den Standort relevant. So sollte dieser in räumlicher Nähe zur Innenstadt liegen und zentral sowie barrierefrei erreichbar sein. Insbesondere die Öffnung des Standortes nach Außen ist wünschenswert sowie eine gute ÖPNV-Anbindung.

Kosten: Werden z. Z. ermittelt

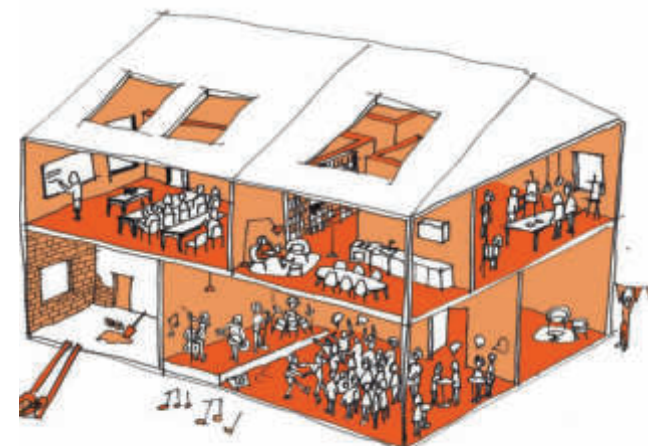


Abb. 106: Illustration eines „Dritten Ortes“

Siegen_verbindet: Übersicht aller Maßnahmen

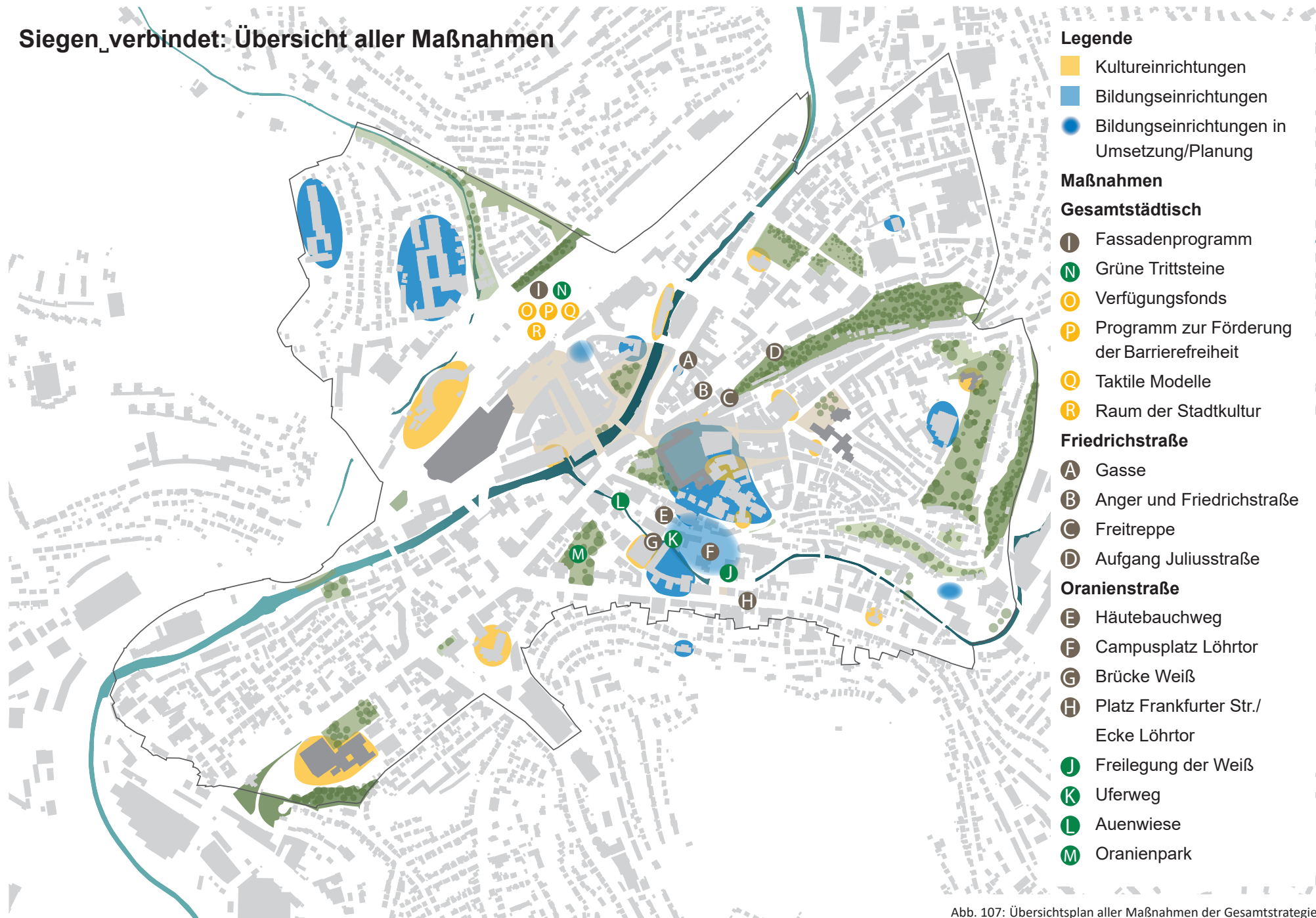


Abb. 107: Übersichtsplan aller Maßnahmen der Gesamtstrategie

Maßnahmentabelle

Die folgende Maßnahmentabelle gibt einen Überblick über in Planung oder Umsetzung befindliche, angedachte Maßnahmen. Sie ist unterteilt in Realisierungs- und Ideenbereiche. Ersteres ist nach Priorisierung, geschätzten Kosten, Zuständigkeit und Förderzugang aufgeschlüsselt.

Die Maßnahmenideen stellen wünschenswerte und aus hütiger Sicht visionäre Ideen dar, die in jedem Fall zielorientierte und integrierte Lösungsansätze für die Entwicklung der Innenstadt aufzeigen.

Der zeitliche Horizont der Realisierungsmaßnahmen ist in drei Stufen unterteilt:

Kurzfristige Maßnahmen sollen von 2022 bis 2026 umgesetzt werden. Für die mittelfristigen Maßnahmen ist ein Zeitraum von 2026-2030 vorgesehen. Die langfristig umzusetzenden Projekte sind perspektivisch angedacht, derzeit jedoch noch nicht an einen konkreten Durchführungszeitraum gebunden.

Der Vollständigkeit halber werden auch die Maßnahmen aufgeführt, die von privaten Bau- und Finanzierungsträgern erbracht werden sollen.

Jeder Maßnahme sind, je nach inhaltlicher Ausrichtung, eine oder mehrere Stadtfunktionen zugeordnet. So ist auf den ersten Blick zu erkennen, ob es sich um einen integrierten Ansatz handelt, bzw. wieviel Entwicklungspotenzial eine Maßnahme besitzt.

Regionale Projekt	Stadtstruktur-Stadtgestaltung	Verkehr	Grün Stadtökologie	Wohnen	Bildung Integration Soziales	Kultur Freizeit Tourismus	EZH GE DL	Begleitende Projekte
Freilegung Sieg Umfeldgestaltung	Stadteingangssituationen	Straßenraumgestaltung	Klimaschutz	Stärkung des innerstädtischen Wohnens	keine Unterthemen	Angebote für Auswärtige ausbauen und stärken	keine Unterthemen	keine Unterthemen
Die Universität und das Untere Schloss	Stadtbildpflege Stadtgestaltung	Verkehrslenkung, -beruhigung	Flüsse in die Stadt	Strukturwandel Innenstadt bewältigen Etablierung neuer Wohnformen		Angebote für Bürgerinnen und Bürger der Stadt Siegen ausbauen und stärken		
Ideen-Kraft-Werk Ringlokschuppen	Stadt-inszenierung	Parksituation optimieren	Grünvernetzung Wegeverbindungen					
Modernisierung des Hauptbahnhofs Erneuerung des Bahnhofgebäudes	Stadtstruktur Stadtumbau	Fuß- und Radwegenetz optimieren	Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum					
Öffentlichkeitsarbeit "Siegen - Zu neuen Ufern"		ÖPNV-System optimieren	Stadtökologie					

Realisierung	Konkrete Projekte und Maßnahmen, die auch mit Zeit- und Kostenansatz
Idee	Wünschenswerte Projektideen und Vision, deren Realisierung noch nicht

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: Stadtstruktur Verkehr & Infrastr. Grün & Stadtköl. Wohnen Einzelhandel & Gewerbe Freizeit & Kultur Bildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																				
Titel	Handlungsbedarf	Quartiere	Maßnahme(n)	NR*	Stadtfunktion*						MA* ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßn.	Größe (m²)	Gesamtkosten*	Zuständigkeit	Förderzugang	Status (Realisierung seit 2010)				
					Stadtstruktur	Verkehr & Infrastr. Grün & Stadtköl.	Wohnen	Einzelh. & Gewerbe	Freizeit & Kultur	Bildung & Soziales										
Regionale Freilegung Sieg Umfeldgestaltung	Realisierung	Dringend notwendiger Aufwertungsbedarf aufgrund unbefriedigender städtebaulicher und funktionaler Situation im wichtigen Kernbereich zwischen Ober- und Unterstadt	Unterstadt, Oberstadt, Vordere Friedrichstraße	Vorstudie Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs	0.1	●	●	●	●	●	●	○		153.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt		
				Planungskosten Ingenieurleistungen Gutachten Vermessung Wasserbauliche Untersuchung	0.2							○		2.229.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt		
				Abriss Siegplatte	0.3	●		●	●	●	●	●		5.100	1.015.000	Stadt	Förderrichtlinie Wasserbau, Umsetzung der EG	✓	vollständig umgesetzt	
				Umgestaltung Siegsohle	0.4			●				●		9.000	1.126.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Umgestaltung Brüder-Busch-Straße: nördlich Herrengarten	0.5	●	●		●	●		●	I	950	258.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	○	in Planung	
				Umgestaltung Brüder-Busch-Straße: südlich Herrengarten	0.6	●	●		●	●		●	I	2.560	819.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	○	in Planung	
				Umgestaltung Bahnhofstraße: ZOB bis Brüder-Busch-Straße	0.7	●	●		●	●	●	●	I	3.410	726.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Umgestaltung Bahnhofstraße: Kunstweg bis Koblenzer Straße	0.8	●	●		●	●	●	●	I	630	235.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Umgestaltung Kunstweg	0.9	●	●		●	●	●	●		1.610	373.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Umgestaltung Sandstraße: Hindenburgbrücke bis Bahnhofstraße	0.10	●	●	●	●	●		●		8.890	1.890.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Umgestaltung Kölner Straße: Kölner Tor bis Platz am Dicken Turm	0.11	●	●		●	●	●	●		2.030	398.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Umgestaltung Kölner Straße: Platz am Dicken Turm bis Markt	1.13 A	●	●		●	●	●	●	I	3.900	780.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Abriss von Ufermauern, Neubau von Ufermauern	0.12	●				●		●		600 bzw. 200	986.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Neubau Treppenanlage entlang des Ufers	0.13	●	●		●	●	●	●		1.110	666.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Neubau Brücke am Kölner Tor	0.14	●	●		●	●	●	●		320	689.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Abriss und Neubau Brücke Bahnhofstraße	0.15	●	●		●	●		●		620	1.803.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Abriss und Neubau Apollobrücke Ersatzsteg	0.16	●	●		●	●		●	I*	190	746.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
				Neubau Auskragungen und Plattformen	0.17	●			●	●	●	●		210	384.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt	
Regionale Erhalt von Stadt- und Schlossmauer	Realisierung		Oberstadt, Hain	Gutachterliche Überprüfung und partielle Instandsetzung der Stadt- und Schlossmauer	1.16	●					●	●	○		1.500 m	70.000	Stadt	Städtebauförderung, hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt
				Umfassende Sanierung und Instandsetzung der Stadt- bzw. Schlossmauer	1.19	●				●		●	I	1.500 m	10.195.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	○	in Umsetzung	

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: Stadtstruktur Verkehr & Infrastr. Grün & Stadtökol. Wohnen Einzelhandel & Gewerbe Freizeit & Kultur Bildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/ ⌚ / ! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																				
Regionale Öffentlichkeitsarbeit "Regionale "	Realisierung	Ziele und Fortschritte der Regionale-Projekte der Öffentlichkeit präsentieren	Unterstadt, Oberstadt	Laufende Pressearbeit	0.18								○			100.000	Stadt	Städtebauförderung hier: Regionale	✓	vollständig umgesetzt
				Einrichtung und laufende Aktualisierung des Internet Forums "Zu neuen Ufern"	0.19						○					✓	vollständig umgesetzt			
				Vorbereitung und Durchführung von Workshops	0.20						○					✓	vollständig umgesetzt			
				Printmedien erstellen	0.21						○					✓	vollständig umgesetzt			
				Vorbereitung und Durchführung von Events	0.22						○					✓	vollständig umgesetzt			
		Vermittlung der Regionale-Projekte	Unterstadt, Oberstadt	Maskottchen, Werbeträger, Großveranstaltungen als Plattform nutzen	0.23								○						✓	vollständig umgesetzt
Regionale Die Universität und das Untere Schloss	Realisierung	Sicherung eines kulturhistorisch bedeutsamen und stadtbildprägenden Gebäudeensembles durch universitäre Nutzungen Verbunden mit der Vitalisierung der Oberstadt durch Studenten	Oberstadt	Umzug des Fachbereichs für Wirtschafts- wissenschaften, Wirtschaftsrecht und Wirtschaftsinformatik	0.24	●			●	●	●	●	●	I*			Land	Hochschulmodernisierungsgesetz	✓	vollständig umgesetzt
				Einrichtung der Südwestfälischen Mittelstandsakademie als Institut der Universität Siegen	0.25	●			●	●	●	●	●	I*					✓	vollständig umgesetzt
Regionale Ideen-Kraft-Werk Ringlokschuppen	Idee	Sicherung und Erhalt eines kulturhistorisch bedeutsamen Gebäudes Schaffung eines kulturellen Anziehungspunktes in der Unterstadt umfassende	Unterstadt	1. Bauabschnitt: Sanierung und Sicherung des Lokschuppengebäudes	0.26	●					●	●	●			3.200				
				2. Bauabschnitt: Ausbau des Lokschuppens als Museums- und Veranstaltungsort	0.27	●					●	●	●							
Regionale Modernisierung des Hauptbahnhofs Erneuerung des Bahnhofgebäudes	Realisierung	Sicherung der Funktionsfähigkeit und barrierefreie Erschließung	Unterstadt	Modernisierung der Infrastruktur auf dem Bahnhofsgelände	0.28	●	●						●	I	5 ha	11.500.00	DB-AG (Station und Service) / Land	Modernisierungs-Offensive II	○	in Umsetzung
				Neubau / Umbau des Bahnhofsgebäudes	0.29	●	●					●	I*	2.300	noch nicht bekannt	DB-AG		○	in Umsetzung	
Regionale Bahnhofstraße	Realisierung	Aufwertung des Einkaufsbereiches	Unterstadt	Citymanagement	0.30	●			●	●	●		○	I*	4.200	800.000	Stadt / ISG	Städtebauförderung	✓	vollständig umgesetzt
				Möblierung des öffentlichen Raumes	0.31	●			●	●	●		●	I					✓	vollständig umgesetzt
Stadteingangs-situationen	Realisierung	Städtebauliche Aufwertung von Quartierseingangssituationen und Qualifizierung des öffentlichen Raums	Oberstadt	Umgestaltung der Grünfläche zwischen Löhrrstraße und Obergraben Nutzung der Fläche für Stadttorsymbol	1.1	●	●			●		●	II	230		Stadt	Städtebauförderung	⌚	Instandsetzung ist erfolgt, Neugestaltung steht noch aus	
				Umgestaltung und Inszenierung der Fußgängerbrücke über die Kampenstraße (z. B. durch Lichtinstallation)	1.2	●							II	220		Stadt		⌚		
			alle Quartiere	Prüfung von Standorten für die Anlage von Baumtoren	1.4	●	●					●						✓	vollständig umgesetzt	
			Vordere Friedrichstraße	Aufgang Juliusstraße	1.48	🏛️	●	●	●				●	II	1.000		Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	!	NEU: Siegen_verbindet
			Oranienstraße	LöhrTOR/Campusplatz Häutebachweg	1.49	🏛️	●	●	●				●	III			Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	!	NEU: Siegen_verbindet
			Lohgraben	Platz Frankfurter Straße / Ecke Löhrtor	1.50	🏛️	●	●					●	III	450		Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	!	NEU: Siegen_verbindet

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: Stadtstruktur Verkehr & Infrastr. Grün & Stadtökol. Wohnen Einzelhandel & Gewerbe Freizeit & Kultur Bildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/ ⌘ / ! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																					
Stadteingangssituationen	Idee	Städtebauliche Aufwertung von Eingangssituationen der Innenstadt und Qualifizierung des öffentlichen Raums	alle Quartiere	städtebauliche Umgestaltung aller zentralen Kreuzungsbereiche und Stadteingangssituationen (insbesondere Übergänge zum Kernbereich)	1.5	●	●		●					●							
			Eintracht, Hammerhütte	Inszenierung des Bunkers an der Koblenzer Straße als Projektionsfläche / Kunstprojekt	1.3	●	●						○								
Stadtbildpflege Stadtgestaltung	Realisierung	Herstellung eines harmonischen Stadtbildes durch Erhalt und Ausbau von städtebaulichen Stärken sowie durch Überarbeitung von	alle Quartiere	Förderung der Baukultur und Bewusstseinsbildung für die Siegerner Bauweise (durch Öffentlichkeitsarbeit, Veröffentlichungen, Wettbewerbe)	1.6	●			●	●	●		○			verwaltungs-intern	Stadt	✓	vollständig umgesetzt		
				Fortführung und Ergänzung der Denkmalliste	1.7	●			●				○			verwaltungs-intern	Stadt	✓	vollständig umgesetzt		
				Bestandsaufnahme der stadtbildprägenden Gebäude, gezielte Eigentümeransprache und Bauberatung	1.8	●			●	●	●		○			verwaltungs-intern	Stadt	✓	vollständig umgesetzt		
			Unterstadt, Oberstadt	Erarbeitung örtlicher Bauvorschriften und Anwendungshilfen (Gestaltungssatzungen, Werbeanlagensatzungen, Gestaltungsfibel, offensive Bauberatung)	1.9	●			●	●	●		○			verwaltungs-intern	Stadt	✓	vollständig umgesetzt		
			alle Quartiere, außer Ober- und Unterstadt	Erarbeitung örtlicher Bauvorschriften und Anwendungshilfen (Gestaltungssatzungen, Gestaltungsfibel)	1.10	●			●	●	●		○			verwaltungs-intern	Stadt	✓	vollständig umgesetzt		
				Überarbeitung örtlicher Bauvorschriften und Anwendungshilfen (Gestaltungssatzungen, Gestaltungsfibel)	1.10b	●			●	●	●		○			verwaltungs-intern	Stadt	✓	vollständig umgesetzt		
		Herstellung eines harmonischen Stadtbildes durch Erhalt und Ausbau von städtebaulichen Stärken sowie durch Überarbeitung von gestalterischen Schwachpunkten	Unterstadt	Umgestaltung des Straßenraums Fürst-Johann-Moritz-Straße, Herrengarten	1.12	●	●			●	●	●		●	I	4.000	1.000.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	○	In Planung
			Oberstadt	Umgestaltung Fußgängerzone Alte Poststraße Straße Unteres Schloss	1.13 B	●	●			●	●	●		●	II	3.900	konzept-abhängig	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⌘	GEÄNDERT: Maßnahme in Teilmaßnahmen A (siehe Regionale Kölner Straße) und B gesplittet
				Abbruch der unattraktiven Garagenzeile an der Siegbergstraße und anschließende Begrünung	1.14	●		●			●		●			300	14.500	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	✓	In Umsetzung: Garagen sind abgerissen; anschließende Begrünung noch nicht erfolgt
				Einbettung der Parkhausfassade Hinterstraße in das Stadtbild (Fassadenbegrünung und Beleuchtungskonzept)	1.15	●							●		I	2.100		Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⌘	
				Wiederherstellung und Aufbau von historischen Stadtmauerelementen (z. B. Wehrgänge)	1.43	●				●	●	●	●		●	I	Konzeptabhängig	500.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	○

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: Stadtstruktur Verkehr & Infrastr. Grün & Stadtökol. Wohnen Einzelhandel & Gewerbe Freizeit & Kultur Bildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/○/⊗/!/: X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																				
Stadtbildpflege Stadtgestaltung		Lohgraben	Fassaden- und Freiflächensanierung an der Sporthalle Frankfurter Straße	1.17	●				●	●	●	II	1.200			Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⊗		
		Hinterer Friedrichstraße	Denkmalgerechte Sanierung der "Villa Hagelauer" und Gestaltung des Umfeldes	1.18	●	●	●	●			●	I	200	privat		Stadt/ Privat-investoren	Städtebauförderung des Landes NRW	✓	vollständig umgesetzt	
		Oberstadt	Einpassung und damit verbundene Neugestaltung der Karstadtfassade (zumindest in Teilabschnitten)	1.20	●				●		●	I*		privat		Privat-investoren		○	Teilrealisierung durch Hörsaalgebäude	
		Unterstadt	Langfristiger Rückbau des Geschäftszentrums am Herrengarten zu Gunsten einer hochwertigen Freifläche	1.45	●	●		●	●		●	I	3.030	2.900.000		Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	○	In Umsetzung GEÄNDERT: Von "Idee" in "Realisierung" verschoben	
		Vordere Friedrichstraße	Gasse zwischen Sandstraße und Friedrichstraße/Campus Anger	1.51 ⊗	●	●					●	II				Universität		!	Siegen_verbindet	
		alle Quartiere	Auflage eines Fassadenprogramms	1.52 ⊗	●						●	I				Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	!	Siegen_verbindet	
	Idee	Herstellung eines harmonischen Stadtbildes durch Erhalt und Ausbau von städtebaulichen Stärken sowie durch Überarbeitung von gestalterischen Schwachpunkten	Unterstadt	Umgestaltung des Straßenraums Koblenzer Straße, zwischen Kölner Tor und Kirchweg	1.11	●	●		●	●	●	●								
			Verwaltungsstadt	Neugestaltung des städtebaulichen Rahmens und gestalterische Aufwertung des Kreuzungspunktes Koch's Ecke (Spandauer Straße und Koblenzer Straße)	1.21	●				●		●								
			Hinterer Friedrichstraße, Eintracht	Gestalterische Aufwertung der Hotelanlagen	1.22	●			●			●								
			Heeserstraße	städtebauliche und gestalterische Aufwertung des DB-Geländes	1.23	●			●			●								
			Gestalterische Aufwertung der Parkplätze sowie der Spundwand	1.24	●		●	●		●										
		Hammerhütte	Wiederherstellung der historischen Bezüge an der Alten Enke	1.25	●			●			●									
Stadtsinszenierung	Realisierung	Verbesserung der Orientierung in der Innenstadt, insbesondere für Besucher und Touristen	Unterstadt, Oberstadt	Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes zur besseren Orientierung (z.B. durch Beschilderungssystem)	1.26	●			●	●	○	I		verwaltungs-intern		Stadt		⊗		
			Unterstadt, Oberstadt	Vernetzung aller interessanten Gebäude, Sehenswürdigkeiten etc. durch einen geführten Weg (Krönchenpfad)	1.27	●			●	●	○	I		konzept-abhängig		Stadt		⊗		
		Präsentation und Darstellung der zahlreichen Potentiale	Unterstadt	Inszenierung der HTS durch ein Beleuchtungs- und Farbkonzept	1.28	●	●			●		○	I		konzept-abhängig		Stadt		⊗	
			Oberstadt	Schaffung von begehbaren Aussichtspunkten	1.29				●	●		●	I		situations-bedingt		Stadt		⊗	
			Inszenierung der Siegerner Wahrzeichen durch ein abgestimmtes Beleuchtungskonzept	1.30	●			●	●		○	II		konzept-abhängig		Stadt		⊗		
			Kennzeichnung und Kommunikation der Stadtaufgänge (Krönchensymbol, Ausleuchtung)	1.31	●	●			●		○	I		konzept-abhängig		Stadt		⊗		
		Freilegung und Aufwertung des Bunkers an der Siebergstraße, Nutzung als Aussichtspunkt über das Siegtal	1.32	●				●		●	I			Privatinvestoren		✓	Umnutzung als Bürofläche und Wohnung			
Stadtsinszenierung	Idee	Präsentation und Darstellung der zahlreichen Potentiale	Unterstadt, Oberstadt, Oranienstraße, Hain, Vordere Friedrichstraße	1.33	●			●	●		○									

NR (Nummer) | Verweis zu vorherigen Konzepten **Stadtfunktion:** S Stadtstruktur | Verkehr & Infrastr. | Grün & Stadtökol. | Wohnen | Einzelhandel & Gewerbe | Freizeit & Kultur | Bildung & Soziales
MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme **ZH** (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig **Gesamtkosten:** gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung)
Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 **Status** ✓/O/⊗/!/: X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt

Stadtstruktur Stadtumbau	Realisierung	Nachnutzung für leerstehende bzw. vom Leerstand bedrohte Bauten finden	alle Quartiere	Leerstands- bzw. Baulückenkataster anlegen, dauerhaft aktualisieren und Eigentümerberatung durchführen	1.34	●	●	●	●	○			verwaltungs- intern	Stadt	✓	Abgeschlossen, da nicht leistbar
			Unterstadt	Nachverdichtung nach Teilabriss (Grundstück Ecke Koblenzer Straße/ Hammerhütter Weg/Sieg)	1.35	●		●	●	○	II	1.100	privat	Privat- investoren	✓	vollständig umgesetzt
			Oberstadt	Planerische Steuerung der Umnutzung und des Umbaus von leerstehenden Ladenlokalen bzw. leerstehenden Flächen im 1. OG (Strukturplanung)	1.47	●	●	●		○	I		verwaltungs- intern	Stadt	○	In Planung
				Nachnutzung des Krankenhauskomplexes mit universitären Einrichtungen (Hörsäle, Büros, Studentenwohn-ungen etc.)	1.36	●		●	●	●			konzept- abhängig	Land/ Kreis	✓	vollständig umgesetzt
			Lohgraben	Neues Nutzungskonzept für die Flächen erarbeiten (Nutzungs-Abstufung - Gewerbe und Wohnen) Etablierung von alternativen Wohnformen	1.37	●	●	●	●	○	II		verwaltungs- intern	Privat	○	in Teilen umgesetzt
		Neuordnung ehem. Hotel Klein, Koblenzer Straße / Ecke Kirchweg	Verwaltungsstadt	Prüfung eines mögl. Abbruchs ehem. Hotel Klein, Erwerb u. Abbruch Wohngebäude, Nutzungskonzept unter Einbeziehung der Hammerhütter Schule	1.38	●		●	●	●	I	1.000	Abbruch: 44.000 Nutzungs- konzept: verwaltungs- intern	Stadt / Investor	○	in Umsetzung
		Neuordnung Freifläche Koblenzer Straße / Ecke Kirchweg	Hammerhütte	Nutzungskonzept / Bebauung mit Büro-, Dienstleistungs- und Wohnnutzung	1.39	●		●	●	●	I*	5.900	privat	Stadt / Investor	✓	vollständig umgesetzt
		Ausnutzung von Potenzialflächen	Unterstadt	Bebauung des ungenutzten Eckgrundstücks Berliner Straße, Ecke Kirchweg	1.41	●		●	●	●	I				○	in Planung GEÄNDERT: Von "Idee" in "Realisierung" verschoben
		Nachnutzung des leerstehenden Bunkers an der Hainstraße	Hain	Nutzungskonzept für Bunker erarbeiten, Akquise für Investor durchführen	1.42	●		●	●	○	I		konzept- abhängig	Stadt	○	in Planung GEÄNDERT: Von "Idee" in "Realisierung" verschoben
	Idee	Überarbeitung der veralteten Rechtspläne	alle Quartiere	Anpassung der rechtskräftigen Bebauungspläne an neue Planungsaufgaben und aktuelles Planrecht	1.40	●	●	●	●	○						

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: Stadtstruktur Verkehr & Infrastr. Grün & Stadtökol. Wohnen Einzelhandel & Gewerbe Freizeit & Kultur Bildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/⌚/! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																
Straßenraumgestaltung	Realisierung	Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessern	Unterstadt	Fahrbahndecken-erneuerung Berliner Straße, Fürst-Johann-Moritz-Straße, Herrengarten	2.1	●	●	●	●	●	I	3.700	140.000	Stadt	✓	vollständig umgesetzt
			Verwaltungsstadt	Fahrbahndecken-erneuerung Leimbachstraße	2.2	●	●	●	●	●	I	31.200	631.000	Stadt	✓	vollständig umgesetzt
		Neugestaltung des überlasteten, provisorischen Kreisverkehrsplatzes	Lohgraben	Umgestaltung des Knotenpunktes Schleifmühlchen inkl. Neugestaltung des öffentlichen Raumes	2.3	●	●	●	●	●	I	16.000		Stadt	○	in Umsetzung
		Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessern	Lohgraben	Neubau der Frankfurter Straße (Schleifmühlchen bis Koch's Ecke)	2.4	●	●	●	●	●	I*	17.600		Stadt	○	in Umsetzung
			Hintere Friedrichstraße	Fahrbahndecken-erneuerung Einmündungsbereich Kampenstraße/Sandstraße und Kampenstraße	2.5	●	●	●	●	●	I	5.300		Stadt	⌚	
			Hintere Friedrichstraße	Fahrbahndecken-erneuerung der Sandstraße (Emilien-bis Kampenstraße)	2.6	●	●	●	●	●	I	6.300		Stadt	⌚	
			Hintere Friedrichstraße	Neubau der Straße Schlämmchen	2.7	●	●	●	●	●	I	950		Stadt	⌚	
			Eintracht	Fahrbahndecken-erneuerung Ziegelwerkstraße und Wilhelm-Münker-Straße	2.8	●	●	●	●	●	I	2.600	97.000	Stadt	✓	vollständig umgesetzt
	Idee	Qualifizierung des Straßenraumes	Unterstadt, Oberstadt, Verwaltungsstadt, Lohgraben, Hammerhütte, Eintracht	Aufwertung von Straßenräumen an Hauptverkehrsstraßen, Ausbildung von Alleen, Förderung von Straßenbegleitgrün und Gestaltungselementen	2.9	●	●	●	●	●	●					
		Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessern	Lohgraben	Umgestaltung, Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Hainer Hütte und Marienborner Straße	2.10	●	●	●	●	●	●					
Verkehrslenkung, -beruhigung	Realisierung	Neuaufstellung/ Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	Unterstadt	Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistung	2.11	●	●	●	●	●	○		80.000	Stadt	✓	vollständig umgesetzt
		Reduzierung der kostenlosen Parkplätze	Vordere Friedrichstraße, Heeserstraße	Entgeltliche Bewirtschaftung der Parkplätze	2.12	●	●	●	●	●	II		keine	Stadt	○	Umsetzung im Rahmen von SWV
		Reduzierung des Parksuchverkehrs	Vordere Friedrichstraße	Aufwertung des Wohnumfeldes durch Verkehrsberuhigung (Profilverengung, Teilaufpflasterung etc.)	2.13	●	●	●	●	●	I			Stadt		Umsetzung im Rahmen von SWV GEÄNDERT: Von "Idee" in "Realisierung" verschoben
		Umbau untergenutzter Straßenzüge	Vordere Friedrichstraße	Umbau Friedrichstraße mit Campus Anger	2.26 U	●	●	●	●	●	II			Stadt	!	NEU: Siegen, verbindet
	Idee	Entlastung des vorhandenen Verkehrsnetzes	Vordere Friedrichstraße	Prüfung des Siebertunnels und möglicher Alternativen, städtebauliche Neuordnung der Bebauung an der Juliusstraße	2.14	●	●	●	●	●	●				○	Fertigstellung einer Machbarkeitsstudie Ende 2022

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/⌘/! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																		
Parksituation optimieren	Realisierung	Reduzierung des Parksuchverkehrs	Unterstadt, Berufsschulzentrum	Parkplatzneubau (Neubau eines Parkhauses am Bahnhof mit Parkplätzen für Kurzzeitparker und Taxen)	2.15	●				●	●	I	8.750	920.000	Privat		⌘	
			alle Quartiere	Fortschreibung der Parkraumkonzeption mit Berücksichtigung von Wirtschaftsverkehr, Anliegerparken, behindertengerechten Parkplätzen und Kurzzeitparkern	2.16	●	●			●	○	I		keine	Stadt		⌘	in Teilen umgesetzt
				Umsetzung strategisch günstig gelegener Mobilitätshubs zur Stärkung der Intermodalität	2.29	●	●			●	●	II			Stadt / Privat-investoren		!	NEU: Auf Grundlage des Verkehrskonzeptes für den Innenstadt-Campus der Universität Siegen
				Ergänzung und Anpassung des bestehenden Parkleitsystems	2.36	●				●	○	II					!	NEU: Übernahme der Maßnahme aus Klimaschutzteilkonzept Mobilität
			Tiergartenstraße (erweiterter Innenstadtbereich)	Bau eines neuen Parkhauses in der Tiergartenstraße	2.30	●				●	●	III			Stadt / KEG		!	NEU: Auf Grundlage des Verkehrskonzeptes für den Innenstadt-Campus der Universität Siegen
			Eintracht	Bau eines neuen Parkhauses an der Siegerlandhalle	2.31	●				●	●	III			Stadt / KEG		!	NEU: Auf Grundlage des Verkehrskonzeptes für den Innenstadt-Campus der Universität Siegen
	Idee	Erweiterung der Kapazitäten für Großveranstaltungen in der Siegerlandhalle	Eintracht, Hammerhütte	Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen in einem Parkhaus im Bereich an der Koblenzer Straße / Ecke Schlachthausstraße	2.17	●	●			●	●							
Fuß- und Radwegenetz optimieren	Realisierung	Erweiterung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	alle Quartiere	Aufstellung von Fahrradständern an strategischen Punkten (z.B. Unteres Schloss)	2.18	●				●	●	I		5.000	Stadt		○	in Umsetzung
		Verbesserung der fußläufigen Verbindungen	alle Quartiere	Qualifizierung von bestehenden Wegeverbindungen z.B. durch Freischneiden von Blickbeziehungen, Reduzierung der Angsträume, Neugestaltung der Geländer (z.B. am Siegberghang, Himmelsleiter, Verlängerung Heeserstraße)	2.19	●	●		●		○	I*		situations- bedingt	Stadt		○	in Teilen umgesetzt
		Oberstadt	Neugestaltung des Treppenaufgangs von der Kölner Straße zum Platz am Unteren Schloss	2.20	●	●			●		●	I*		320.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	✓	vollständig umgesetzt
			Rekonstruktion bzw. Aufwertung der Wegeverbindung am 'Schlag' inkl. der 'Marburger Pforte'	2.21	●	●			●		●	II	340	10.200	Stadt		⌘	
		Unterstadt	Gestaltung und Aufwertung der "Hufeisenbrücke"	2.23	●	●			●		●	I			Stadt			○

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: S tadtstruktur V erkehr & Infrastr. G rün & Städtökol. W ohen E einzelhandel & Gewerbe F reizeit & Kultur B ildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/⊗/!/: X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																			
Fuß- und Radwegenetz optimieren		Vordere Friedrichstraße	Freitreppe zwischen Friedrichstraße/Campus-Anger und Siebergstraße	2.27	●	●				●	●	II				Universität		!	NEU: Siegen verbindet
	Verbesserung des innerstädtischen Radwegenetzes	Oranienstraße	Fahrradstraße Häutebachweg mit Aufweitungen	2.28	●	●	●					●	III			Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	!	NEU: Siegen verbindet
			Umsetzung einer Fahrradgarage mit 155 Stellplätzen im Parkhaus Obergraben (Siegener Zeitung)	2.34	●					●	●	II				Privat		!	NEU: Auf Grundlage des Verkehrskonzeptes für den Innenstadt-Campus der Universität Siegen
		Vordere Friedrichstraße	Umsetzung einer Fahrradgarage mit 290 Stellplätzen im geplanten Hörsaalzentrum der Universität	2.32	●					●	●	II						!	NEU: Auf Grundlage des Verkehrskonzeptes für den Innenstadt-Campus der Universität Siegen
		Oberstadt	Umsetzung einer Fahrradgarage mit 220 Stellplätzen am Unteren Schloss	2.33	●					●	●	II						!	NEU: Auf Grundlage des Verkehrskonzeptes für den Innenstadt-Campus der Universität Siegen
		Lohgraben	Umsetzung einer Fahrradgarage am Lohrort im Altstadt-Parkhaus	2.35	●					●	●	II						!	NEU: Auf Grundlage des Verkehrskonzeptes für den Innenstadt-Campus der Universität Siegen
		alle Quartiere	Ausbau von Mobilitätshubs mit Fahrrad- und E-Scootersharing zur Förderung der Intermodalität	2.36	●					●	●	II						!	NEU: Auf Grundlage des Verkehrskonzeptes für den Innenstadt-Campus der Universität Siegen
	Idee	Schließung der lückenhaften Radwegführung	alle Quartiere	Erarbeitung eines Radwegkonzeptes für die Innenstadt erstellen	2.22	●				●	○								
		Verbesserung der Orientierung, Fußwegeverbindungen in der Oberstadt	Oberstadt	funktionale Aufwertung und Öffnung der Wenden, Erarbeitung eines abgestimmten Gestaltungskonzeptes für die Verbindungswege	2.24	●	●			●	●								
ÖPNV-System optimieren	Realisierung	Erhöhung des Angebotes, bedingt durch die zusätzliche Nachfrage von Studierenden	Unterstadt, Oberstadt	Erhöhung der Taktfrequenz der Buslinien am Kölner Tor	2.25	●			●	●	○	I			konzept-abhängig	Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)		✓	vollständig umgesetzt

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: S Stadtstruktur Verkehr & Infrastr. G Grün & Stadtökol. W Wohnen E Einzelhandel & Gewerbe F Freizeit & Kultur B Bildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/ ⚠/!/: X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																			
Klimaschutz	Idee	Klimaverträgliche Mobilitätsangebote ausbauen Ausbau und Förderung von erneuerbaren Energien und zur Einsparung von Energie	alle Quartiere	Ladeparks für E-Autos und E-Bikes	3.56	●	●				●					!	Neue Maßnahme		
			alle Quartiere	Aufbau eines Wärmeenergienetzes in den Tallagen	3.57	●	●				●					!	Neue Maßnahme		
				Demonstrationsanlagen für erneuerbare Energien (bspw. Windbaum)	3.58	●	●				●					!	Neue Maßnahme		
				Durchführung von Energieberatungsangeboten (z. B. Energiekarawanen)	3.59		●			●	○					!	Neue Maßnahme		
				Ausbau der Beratungsangebote zur Nutzung von Solarenergie	3.60	●	●			●	○					!	Neue Maßnahme		
				Umstellung der öffentlichen Beleuchtung auf energiesparende und insektenfreundliche LED-Leuchten	3.61	●	●			●						!	Neue Maßnahme		
				Ausbau der Nutzung der Solarenergie	3.62	●	●			●						!	Neue Maßnahme		
			Verwaltungsstadt	Umstellung des Rechenzentrums auf erneuerbare Energien, Abwärmenutzung und Grundwasserkühlung	3.63	●	●			●						!	Neue Maßnahme		
		Beratungsangebote für Klimaanpassungsmaßnahmen	Alle Quartiere	Beratung und Unterstützung bei Überschwemmungsschutzmaßnahmen	3.64		●			●	○					!	Neue Maßnahme		
				Beratung und Unterstützung bei Hitzeschutzmaßnahmen	3.65		●			●	○					!	Neue Maßnahme		
		Stadtführungen zum Thema Klimaschutz anbieten	3.66		●			●	○						!	Neue Maßnahme			
Flüsse in die Stadt	Realisierung	Die Flussläufe in der Stadt sollen zur Aufwertung des Stadtbildes, der Stadtökologie und des innerstädtischen Freizeitwertes freigelegt und erlebbar werden	Verwaltungsstadt	Lückenschluss des Fußweges entlang der Sieg (Kirchweg Nr. 10)	3.1	●	●			●	●	II	100	20.000	Stadt	⌚			
			Oranienstraße	Zugang zur Weiß bei möglicher Umgestaltung des Kita-Standortes ermöglichen	3.3	●			●	●	●	●	II		konzept-abhängig	Stadt	⌚		
			Hammerhütte	Direkten Zugang zur Sieg bei Gestaltung der Freifläche am Effertsufer ("Bürgerpark") ermöglichen	3.4	●		●	●	●		○			hier keine, da bei Gestaltung Bürgerpark enthalten	Stadt		✓	vollständig umgesetzt
			Oranienstraße	Freilegung/Umbau Weiß mit begehbaren Auenbereichen, Auenwiesen und Sitzstufen	3.51 👤	●		●			●	●	III				Städtebauförderung des Landes NRW	!	NEU: Siegen_verbindet
			Oranienstraße	Uferweg entlang der Weiß	3.52 👤	●	●	●			●	●	III				Städtebauförderung des Landes NRW	!	NEU: Siegen_verbindet
	Idee	Die Flussläufe in der Stadt sollen zur Aufwertung des Stadtbildes, der Stadtökologie und des innerstädtischen Freizeitwertes freigelegt und erlebbar werden	Unterstadt, Oranienstraße, Verwaltungsstadt, Lohgraben, Heeserstraße, Hammerhütte	Schaffung von durchgehenden Fuß- und Radwegen entlang der Sieg und der Weiß	3.5	●	●	●			●	●							
			Unterstadt, Oranienstraße, Lohgraben, Heeserstraße, Hammerhütte	Herstellung von Frei- und Grünflächen entlang der Flussläufe (öffentliche Wiesen, Spielplätze, Verweilgelegenheiten)	3.6	●		●	●		●	●							
			Unterstadt, Oranienstraße, Lohgraben, Heeserstraße, Hammerhütte	Durchgehende Renaturierung und ökologische Aufwertung der Flüsse und ihrer Uferzonen	3.7			●			●	●							
			Oranienstraße	Zugang zur Weiß durch Museumsgarten ermöglichen	3.2	●			●	●		○							

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: Stadtstruktur Verkehr & Infrastr. Grün & Stadtökol. Wohnen E Einzelhandel & Gewerbe Freizeit & Kultur Bildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/⌘/! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																				
Grünvernetzung Schaffung von Wegeverbindungen	Realisierung	Ergänzung des lückenhaften Wegesystems und Aufwertung alter Wegeverbindungen	Oberstadt	Herstellung eines geschlossenen Stadtmauerweges entlang der Stadt- bzw. Schlossmauer	3.8	●	●			●	●	II	4.400	300.000	Stadt		⌘			
		Verbesserung der fußläufigen Verbindungen	Oranienstraße	Weiß-Brücke als Verbindung zum Häutebachweg	3.53	●	●	●			●	III					!	NEU: Siegen_verbindet		
	Idee	Ergänzung des lückenhaften Wegesystems und Aufwertung alter Wegeverbindungen	Oberstadt, Vordere Friedrichstraße, Hintere Friedrichstraße	Erschließung der Sieberggärten und der Flächen unterhalb der Schlossmauer für die Naherholung im Grünen	3.9	●		●	●	●	●							GEÄNDERT: Von "Realisierung" in "Idee" verschoben		
			Oberstadt, Oranienstraße, Lohgraben, Hain	Schaffung neuer Stadtaufgängen von den umliegenden Quartieren in die Oberstadt	3.10	●	●			●	●	●								
			Berufsschulzentrum, Lohgraben, Verwaltungsstadt, Eintracht	Schaffung / Qualifizierung von Wegeverbindungen in die Naherholungsgebiete, z. B. "Am Häusling" und "Stadtwald"	3.11			●	●		●									
Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Realisierung	Höhere Gewichtung landschaftsplanerischer Aspekte bei Verwaltungsabläufen	alle Quartiere	Förderung qualifizierter Freiflächenplanung im privaten Bereich, z.B. als Bestandteil von Baugenehmigungen	3.12	●		●	●	●	○	I*		keine	Stadt		✓	vollständig umgesetzt		
				Vergrößerung des Baumbestandes durch gezielte Baumpflanzaktionen (auch im Straßenraum und auf Parkplätzen)	3.13	●		●	●	●	●	●	I*	situations- bedingt	Stadt		○	Im Umsetzung: z. B. durch die Aktion "800 Bäume für Siegen"		
		Verbesserung von Aufenthaltsqualität und Pflegezustand vorhandener Grünflächen	alle Quartiere	Erstellen eines innerstädtischen Grünkonzeptes, um Naherholungs- und Freizeitwert der Innenstadt zu erhöhen	3.14	●		●	●	●	●	●		verwaltungs- intern	Stadt		✓	vollständig umgesetzt		
				Oberstadt, Vordere Friedrichstr., Lohgraben, Verwaltungsstadt	Intensive Durchgrünung einzelner Quartiere mithilfe von kleinteiligen Maßnahmen (z. B. Fassadenbegrünungen, Baumpflanzungen)	3.36	●		●	●	●	●	○	I		Stadt / Privat- investoren		⌘	In Planung	
				Oberstadt	Abriss der ehemalige Jugendherberge und Erweiterung des Schlossparkes	3.15	●		●	●	●	●	●	I	9.500	1.560.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	✓	vollständig umgesetzt
					Aufwertung der Fissmaranlage am Markt	3.37	●		●	●	●	●	●	I	punktuell ca. 200	25.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⌘	GEÄNDERT: Behutsame Aufwertung statt Neugestaltung
					Umgestaltung des historischen Schlossparkes	3.38	●		●	●	●	●	●	I		740.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	○	In Umsetzung
					Gestaltung der Fläche auf dem Hochbehälter am Oberen Schloss	3.39	●		●	●	●	●	●	II			Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW		
				Oranienstraße	Grünfläche des Weiß/Flick'schen Grundstücks (Oranienpark) aufwerten	3.16			●	●	●	●	●	I	7.800	780.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⌘	In Planung
				Lohgraben	Aufwertung der Aufenthaltsbereich/Grünanlage vor dem Stadtbad; Abriss des Pavillions	3.40			●		●	●	●	●		1.600 inkl. Bereich Pavillion	90.000 zzgl. 20.000 € Abrisskosten	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	X
	Hintere Friedrichstraße	Bertramsplatz: Neugestaltung der öffentlichen Grünanlage	3.17			●		●	●	●	●		7.690	50.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	✓	vollständig umgesetzt		

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: S Stadtstruktur V Verkehr & Infrastr. G Grün & Stadtökol. W Wohnen E Einzelhandel & Gewerbe F Freizeit & Kultur B Bildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																		
Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum			Bertramplatz: Erweiterung der öffentlichen Grünanlage (Entsiegelung Parkplatz an der Friedrichstraße)	3.41		●	●	●	●	I*	600	40.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⌚	Erweiterung des Areal durch Entsiegelung einer Stellplatzfläche (in Planung)		
		alle Quartiere	Trittsteine	3.54 h	●	●		●	●	I				Städtebauförderung des Landes NRW	!	NEU: Siegen_verbindet		
		Schaffung von Naherholungsflächen im Quartier	Unterstadt	Anlage einer kleinen Grünfläche / Aufenthaltsbereich im Mündungsbereich der Weiß (Verkleinerung der Parkplatzfläche)	3.42	●	●	●	●	●	I	300	20.000	Stadt		⌚	Maßnahme aus Grünflächenkonzept	
			Oberstadt	Umgestaltung des Innenhofs "Grüner Pfuhl" (Entsiegelung und Eingrünung)	3.43	●	●	●	●	●	II	1.800	70.000	Stadt		⌚	Maßnahme aus Grünflächenkonzept	
			Hammerhütte	Gestaltung eines Quartierstreiffunktes in Form eines Bürgerparks am Effertsufer (Brachegrundstück)	3.18	●	●	●	●	●		1.675	130.000	Stadt		✓	vollständig umgesetzt	
				Gestaltung einer kleinen Grünfläche am Felsporn (Teilfläche hinter dem Schlachthof)	3.49	●	●	●		●	I	100	5.000	Stadt		X	Entfällt: Durch den Bau einer privaten Kletterhalle entfällt dieser Punkt	
			Eintracht	Qualifizierung der Grünfläche rund um die Siegerlandhalle	3.20		●		●	●	●	II	14.200	laufende Unterhaltungsmaßnahme	Stadt		⌚	
		Eintracht	Aufwertung des ehemaligen Bürgerpark Eintracht, Umfeld Siegerlandhalle	3.44		●	●	●	●	●	II			Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⌚	Übernahme der Maßnahme aus Grünflächenkonzept	
		Berufsschulzentrum	Aufwertung des Grünzuges an der Freudenbergerstraße (noch nicht gestaltete Teilfläche)	3.45		●	●	●	●	●	II			Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⌚	Übernahme der Maßnahme aus Grünflächenkonzept	
		Idee	Verbesserung von Aufenthaltsqualität und Pflegezustand vorhandener Freiflächen	Oberstadt	Aufwertung der Grünfläche an der Martinikirche	3.21	●	●		●	●							
Eintracht	Qualifizierung des St. Peter und Paul - Kirchhofs			3.22	●			●	●									
		Unzureichende Verfügbarkeit von öffentlich zugänglichen Toiletten	alle Quartiere	Umsetzung mehrerer öffentlicher Toilettenanlagen	3.55	●	●	●	●	●					!	Neue Maßnahme		
Stadtökologie	Realisierung	Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen (Sandstraße, Frankfurter Straße)	Alle Quartiere außer Berufsschulzentrum und Heeserstraße	Einführung einer Umweltzone	3.46	●	●	●	●	○	I		50.000,- für Beschilderung	Bezirksregierung, Stadt		✓	vollständig umgesetzt	
				Verbesserung des Verkehrsflusses durch Optimierung der Lichtsignalanlagensteuerung	3.23	●	●	●		○	I		verwaltungsintern	Bezirksregierung, Stadt		⌚		
				Technische Umrüstung und Berücksichtigung neuester Umweltstands bei Erneuerung der Busflotte der Verkehrsbetriebe	3.47	●				○	I		keine	Verkehrsbetriebe		○		
				Technische Umrüstung und Berücksichtigung neuester Umweltstands bei Erneuerung des städtischen Fuhrparks	3.48	●				○	I*		2014: 87.000,- 2015:59.000,-	Bezirksregierung, Stadt		○		
				Überarbeitung der Einfahrtsituation an den Parkhäusern zur Vermeidung von Rückstaus	3.24	●	●	●		●	I		situationsbedingt	Bezirksregierung, Stadt		⌚		
				Anreize zur Bildung von Fahrgemeinschaften (Öffentlichkeitsarbeit)	3.25	●	●	●		○	I		verwaltungsintern	Bezirksregierung, Stadt		⌚		

NR (Nummer) | Verweis zu vorherigen Konzepten **Stadtfunktion:** Stadtstruktur | Verkehr & Infrastr. | Grün & Stadtköl. | Wohnen | Einzelhandel & Gewerbe | Freizeit & Kultur | Bildung & Soziales
MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme **ZH (Zeithorizont):** I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig **Gesamtkosten:** gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung)
Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 **Status** ✓/○/✗/!/: Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt

Stadtökologie	Realisierung		Förderprogramm zur energetischen Sanierung selbstgenutzten Wohneigentums	3.49			●			○	I*		70.000,- pro Jahr	Stadt		✓	
			Information der Öffentlichkeit zur Luftschadstoff-problematik (NO2, PM10)	3.26	●	●	●			○	I		verwaltungs-intern	Bezirks-regierung Stadt		✗	
		alle Quartiere	Einsatz des Energievereins Siegen-Wittgenstein	3.50			●			○	I*		verwaltungs-intern	Stadt		✓	
		alle Quartiere	Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen an der Sandstraße	3.27			●			●	II		25.000 (projektiert für Gesamtstadt)	Stadt		✗	
		alle Quartiere	Reduzierung des LKW-Verkehrs über 3,5 t in der Sandstraße (nur noch für Busse und Lieferverkehr befahrbar)	3.28	●	●	●			○	I*		keine	Bezirks-regierung, Stadt		○	
		Oberstadt	Erhalt und Pflege der innerstädtischen Natursteinmauern als Mauerbiotope	3.29	●		●			●	I		Im Rahmen anstehender Mauer-sanierungen	Stadt		✗	
			Erhalt und weitere Gestaltung der Waldflächen am nördlichen Sieberghang und Entwicklung zur Naherholung	3.30	●		●			●	II		verwaltungs-intern	Stadt		✗	
		Lohgraben	Vergrößerung des Anteils unversiegelter Bodenfläche	3.31	●		●			●	II		Im Zuge anstehender Bauleit-planungen	Stadt		✗	
		alle Quartiere	Anlegen von Gemeinschaftsgärten in den Quartieren zur Stärkung der sozialen Bindungen und Selbstversorgung, Weiterentwicklung zur essbaren Stadt	3.67			●			●	○	I	konzept-abhängig	Stadt		!	Neue Maßnahme
	Idee	alle Quartiere	Erhöhung des Anteils an Dachbegrünungen bei Neubauten oder anstehenden Sanierungen privater und öffentlicher Dachflächen	3.32			●	●		●							
			Aufstockung oder Ergänzung des kommunalen Förderprogramms für Dach- und Fassadenbegrünung	3.68	●		●	●		●						!	Neue Maßnahme
		alle Quartiere	Verbesserung der Standortbedingungen für vorhandene Straßenbäume v. a. durch Vergrößerung der Baumscheiben	3.33	●		●	●	●	●							
		alle Quartiere	Erhalt und Ausbau von Grünstrukturen in den Quartieren (Straßenbegleitgrün, öffentliche Grünflächen, größere private Gartenkomplexe mit Gehölzbewuchs) als Trittsteinbiotope zur Stützung des Biotopverbundes	3.34	●		●	●	●	○							
		Lohgraben	Altlastensanierung im Bereich der Industrie- und Gewerbeflächen	3.35			●	●	●	●	●						

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: Stadtstruktur Verkehr & Infrastr. Grün & Stadtökol. Wohnen Einzelhandel & Gewerbe Freizeit & Kultur Bildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/⌘/! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																					
Stärkung des innerstädtischen Wohnens	Realisierung	Sicherung bzw. Stärkung der innerstädtischen Wohnnutzung aufgrund hoher zukünftiger Nachfrage	Hain	Nutzung des Flächenpotenzials durch Schließung der Baulücken	4.1	●			●			●	II			keine	Stadt/ Privat-investoren		✓	Teilrealisierung	
			Vordere Friedrichstraße	Nutzung des Flächenpotenzials durch Schließung der Baulücken und Nachverdichtung des Blockinnenbereichs	4.2	●			●			●	II			keine	Stadt/ Privat-investoren		✓	Teilrealisierung durch Studierendenservice-Center	
			Hammerhütte	Schließung der vorhandenen Baulücken	4.3	●			●			●	I			keine	Stadt/ Privat-investoren		✓	Teilrealisierung	
			Oranienstraße	Flächenpotenzial des Kita-Grundstücks durch Abriss und Neubau (Mischnutzung Wohnen und Kita) nutzen	4.6	●			●			●	●				Privat-investoren		X	ENTFÄLLT: Stattdessen Umsetzung des "Haus der Musik"	
Stärkung des innerstädtischen Wohnens	Idee	Sicherung bzw. Stärkung der innerstädtischen Wohnnutzung aufgrund hoher zukünftiger Nachfrage	Oberstadt	Aufwertung des Wohnumfeldes im Bereich Hinterstraße, Siegbergstraße und Lämmergasse (Baumpflanzungen, Straßendecke, Gehwege)	4.4	●	●	●	●			●									
			Oranienstraße	Aufwertung des Wohnumfeldes im Bereich Häutebachweg (Baumpflanzungen, Straßendecke, Gehwege)	4.5	●	●	●	●				●								
			Hintere Friedrichstraße	Aufwertung des Wohnumfeldes im Bereich Albertus-Magnus-Straße, Friedrichstraße (tlw.), Grafestraße, Schlämmchen und Mühlengrabenstraße (Baumpflanzungen, Straßendecke, Gehwege)	4.7	●	●	●	●				●								
			Berufsschulzentrum	Aufwertung des Wohnumfeldes Am Stadtwald (Baumpflanzungen, Straßendecke, Gehwege)	4.8	●	●	●	●				●								
			Hammerhütte	Aufwertung des Wohnumfeldes im Bereich Wiesenstraße, Effertsufer, Donnerscheidstraße, Eintrachtstraße und Leystraße (Baumpflanzungen, Straßendecke, Gehwege)	4.9	●	●	●	●				●								
Strukturwandel Innenstadt bewältigen Etablierung neuer Wohnformen	Realisierung	Hemmung bzw. Abbau der zunehmenden sozialen und funktionalen Segregation	Unterstadt	Umnutzung von leerfallenden Gebäuden (Uni-Gebäude, Bankgebäude) zu Wohn- und Geschäftshäusern, Seniorenwohnen und Studentenwohnen Schließung von Baulücken	4.10	●			●			●	I			privat	Stadt/ Privat-investoren	Städtebauförderung des Landes NRW	⌘		
			Nachnutzungskonzept für leerstehende bzw. vom Leerstand bedrohte Gebäude finden	Oberstadt	Nach- bzw. Umnutzungskonzept für ehemalige Jugendherberge erarbeiten	4.11	●			●		●		○	I		verwaltungs-intern	Stadt		X	Entfällt: siehe Punkt 3.15 - zugunsten des Schlossparkes soll die JHG abgerissen werden
				Hintere Friedrichstraße	Investorenauswahlverfahren für Albertus-Magnus-Schule durchführen und Schaffung des notwendigen Planrechts	4.12	●			●	●	●		○	I		keine	Stadt		✓	vollständig umgesetzt
		Idee	Hemmung bzw. Abbau der zunehmenden sozialen und funktionalen Segregation	Verwaltungsstadt	Stärkung der Wohnnutzung entlang des Kirchwegs durch Aufwertung des Wohnumfeldes (Baumpflanzungen, Straßendecke, Gehwege)	4.13	●	●	●	●			●								

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: Stadtstruktur Verkehr & Infrastr. Grün & Stadtökol. Wohnen Einzelhandel & Gewerbe Freizeit & Kultur Bildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/ ⌚ / ! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																				
Einzelhandel Gewerbe Dienstleistungen	Realisierung	Neuaufstellung / Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzepts für die Stadt Siegen	alle Quartiere	Fortschreibung Einzelhandelsentwicklungskonzept m. Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche; Sortimentsliste; Nahversorgung	5.1					●			○	I		100.000	Stadt		✓	vollständig umgesetzt
			Kernbereich	Aktionen zur Revitalisierung bzw. Umnutzung von leerstehenden Ladenlokalen und Dienstleistungsräumen (z. B. Arztpraxen)	5.4	●			●	●	●		○	I*		konzept-abhängig	Stadt		○	Aufgrund des massiven Strukturwandels in Kombination mit erheblichen Bautätigkeiten existieren viele Leerstände; Maßnahme teilw. umgesetzt, z. B. durch Etablierung von Zwischennutzungen
	Einzelhandel Gewerbe Dienstleistungen	Neubau Bahnhof m. Parkhaus u. Fußgängerbrücke	Unterstadt	Prüfung der Verträglichkeit der gepl. Einzelhandelsnutzung (Sortimente)	5.2					●			○			keine	Stadt		✓	vollständig umgesetzt
		Unternutztes Flächenpotential	Unterstadt	Aufwertung des Postareals an der Hindenburgstraße durch Blockrandschließung	5.3	●			●	●			●							○
Angebote für Gäste ausbauen und stärken	Realisierung	Schärfung des touristischen Profils Touristische Vermarktung stärken	Alle Quartiere	Verknüpfung von Kulturevents mit Hotel- und Gaststättengewerbe durch gemeinsame Vermarktung oder Partnerschaften zwischen Hotellerie und Kultureinrichtungen	6.1					●			○	I		privat	Stadt / Hotellerie / Eigentümer		⌚	
				Gastronomiekonzept (fehlende Segmente ausbauen)	6.2					●			○	II		privat	Stadt / Eigentümer		⌚	
		Ausbau des Übernachtungsangebotes	Kernbereich der Innenstadt	Hotelneubauten bzw. -umbauten, Boarding House-Konzepte, Bed&Breakfast	6.3					●			○	I		privat	Privat-investoren		✓	Teilrealisierung
		Erhalt und Qualifizierung der touristischen Angebotes	Oberstadt	Energetische Sanierung des Oberen Schlosses sowie Erweiterung / Umstrukturierung der Ausstellungsflächen	6.7	●				●	●	●		I	2.142	305.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	✓	Vollständig umgesetzt
Angebote für Bürgerinnen und Bürger der Stadt Siegen ausbauen und stärken	Realisierung	Förderung der informellen Kunst- und Kulturszene	Alle Quartiere	Vermittlung geeigneter Räumlichkeiten und Veranstaltungsorte	6.4					●	●		○	I		verwaltungs-intern	Stadt		✓	Teilrealisierung
		Einrichtung von Quartierszentren	Hammerhütte, Berufsschulzentrum, Unterstadt, Hintere Friedrichstraße	Vermittlung geeigneter Räumlichkeiten und Veranstaltungsorte	6.5				●	●			○	I		verwaltungs-intern	Stadt		⌚	
		Erhalt der Nutzungs-mischung / Förderung des Freizeit- und Sportangebotes im Quartier	Lohgraben	Sanierung des Hallenbades an der Frankfurter Straße	6.8				●	●	●		●		2.150	3.378.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	X	ENTFÄLLT, da Abriss im Zuge von Siegen.Wissen verbindet
		Angebot Freizeit- gestaltung / sportliche Aktivitäten erhöhen	Hammerhütte	Bau einer Sport- bzw. Freizeitanlage	6.6					●	●		●	I*		privat	Privat-investoren		○	In Planung: Baugenehmigung liegt vor
		Förderung der informellen Kunst- und Kulturszene	alle Quartiere	Raum der Stadtkultur	6.9	👉					●	●		○	I				Städtebauförderung des Landes NRW	!

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: S Stadtstruktur Verkehr & Infrastr. Grün & Stadtökol. Wohnen E Einzelhandel & Gewerbe F Freizeit & Kultur B ildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/ ⚠/! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																			
Bildung, Integration, Soziales	Realisierung	Ausbau des Betreuungsangebotes für Kinder	alle Quartiere	Einrichtung einer Tagespflegereinrichtung für Kinder	7.1			●		●	●	I			projekt-abhängig	Stadt / Privat-investoren	✓	Teilrealisierung	
		Steigerung der Effizienz sozialer Einrichtungen		Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle zur Vernetzung der sozialen Einrichtungen	7.2					●	○	I		konzept-abhängig	Stadt	⚠			
		Schaffung stadtteilbezogener Anlaufstelle für Menschen mit Migrationshintergrund		Stadtteilbezogene Anlaufstelle für Menschen mit Migrationshintergrund	7.3			●	●	●	○	II		konzept-abhängig	Stadt	⚠			
		Ausbau von ergänzenden Projekten zum schulischen Angebot		Etablierung von neuen Projekten zur Erkennung und Förderung von Schulverweigerern bzw. zur frühen Förderung von Lernschwachen	7.4					●	○	I		projekt-abhängig	Stadt	⚠			
		Qualifizierung des Bestandes		Erstellung einer (gesamtsstädtischen) Spielleitplanung (Qualifizierung bestehender Spielplätze, Schaffung von neuen Spielangeboten)	7.5	●			●	●	●	●		verwaltungs-intern	Stadt	✓	vollständig umgesetzt		
				Programm zur Förderung der Barrierefreiheit	7.17	⚠	●	●			●	●	I				Städtebauförderung des Landes NRW	!	NEU: Siegen_verbindet
		Immobilien Qualifizierung des Bestandes um die Nutzungsmischung im Quartier zu erhalten	Oberstadt	Energetische Sanierung der Realschule und der Turnhalle am Oberen Schloss zur Förderung der Innenstadt als Wohnstandort	7.6			●	●	●	●	I	8.800	1.084.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⚠		
				Installation eines Aufzugs zur barrierefreien Erreichbarkeit des Siegerlandmuseums im Oberen Schloss	7.19		●	●			●	●	II			Stadt		!	
				Erweiterung des "Aktiven Museums Südwestfalens" als Bildungsstätte mit besonderer integrativer Aufgabe in brachgefallenen Bunkerräumen (Obergraben)	7.7			●		●	●	●	I	200	600.000	Stadt / Kreis / Trägerverei n	Städtebauförderung des Landes NRW	✓	vollständig umgesetzt
				Energetische Sanierung und Schaffung eines barrierefreien Zugang des Haus Seel (Verwaltungsgebäude und Galerie Haus Seel)	7.8	●		●		●	●	●	I	1.416	516.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	✓	vollständig umgesetzt
				Oranienstraße	Energetische Sanierung des Löhrtorgymnasiums sowie Aufwertung der Außenflächen zur Förderung der Innenstadt als Wohnstandort	7.9	●		●		●	●	●	I	7.250	333.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⚠
			Rathaus Mitte	Herstellung der Barrierefreiheit im Rathaus am Markt	7.10					●	●	●	I	4.625	376.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	○	In Umsetzung
			Lohgraben	Energetische Sanierung der Musikschule	7.11	●		●		●	●	●	I	984	180.000	Stadt	Städtebauförderung des Landes NRW	⚠	
Alle Quartiere	Energetische Sanierung aller Gebäude von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen im Innenstadtbereich (z. B. BlueBox, Nordschule)		7.12 A	●		●		●	●	●							○	In Planung	
	Neubau der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung BlueBox		7.12 B	●					●	●	●	II		konzept-abhängig	Stadt				
Beteiligungsstrukturen schaffen und Identität stärken	alle Quartiere	Die Stadt taktil erlebbar machen	7.18	⚠	●				●	●	●	I					Städtebauförderung des Landes NRW	!	NEU: Siegen_verbindet

NR (Nummer) Verweis zu vorherigen Konzepten Stadtfunktion: S tadtstruktur V erkehr & Infrastr. G rün & Stadtökol. W ohnen E inzelhandel & Gewerbe F reizeit & Kultur B ildung & Soziales MA (Maßnahmenart): ● Baumaßnahme ○ Weiche Maßnahme ZH (Zeithorizont): I kurzfristig, II mittelfristig, III langfristig Gesamtkosten: gerundet in Euro (z. T. Stand der Antragsstellung) Grün: Neue/geänderte/gestrichene Projekte im Vergleich zum Stand 2015 Status ✓/O/⚡/! / X : Umgesetzt / in Bearbeitung / Umsetzung steht noch aus / neues Projekt / Projekt entfällt																
Bildung, Integration, Soziales	Idee	Beteiligungsstrukturen schaffen und Identität stärken	alle Quartiere	Einbindung von Kinder- und Jugendprojekten während Planungs- und Realisierungsphasen	7.13	●					●	●	○			
				Einrichtung von Internetforen (Digitales Schwarzes Brett für die Quartiere)	7.14				●	●	●	●	○			
				Quartiersmanagement, Einrichtung von Stadtteilbüros	7.15	●			●	●	●	●	○			
			Hammerhütte	Umnutzung des ehemaligen Kesselhauses am Schlachthof	7.16											
Begleitende Projekte	Realisierung	Private Investitionen fördern	Alle Quartiere	Einrichtung eines Verfügungsfonds	8.1	●			●	●	●		○	I		300.000
				Verfügungsfonds Stadtgestaltung	8.4	●			●	●	●		○	I		
			Kernbereich	Fassadenprogramm	8.2	●			●	●	●		○	I		200.000
		Generierung von begleitenden Veranstaltungen und Fördergeldern	Kernbereich	Teilnahme / Bewerbung bei Förderprogrammen und Wettbewerben (z. B. Ab in die Mitte)	8.3	●	●	●	●	●	●		○	I		Konzept abhängig
																Stadt / GSS / ISG
																Städtebauförderung des Landes NRW
																✓
																Vollständig umgesetzt
																Städtebauförderung des Landes NRW
																! NEU: Siegen_verbindet
																Städtebauförderung des Landes NRW
																✓
																Vollständig umgesetzt
																Städtebauförderung des Landes NRW unter weitere
																✓
																Vollständig umgesetzt

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Ebenfalls zur besseren Lesbarkeit wird nicht jedes abgebildete Foto mit einem Quellenverzeichnis versehen.

Lediglich Bilder welche nicht aus dem Fundus der Universitätsstadt Siegen stammen, verfügen über entsprechende Quellenangaben.

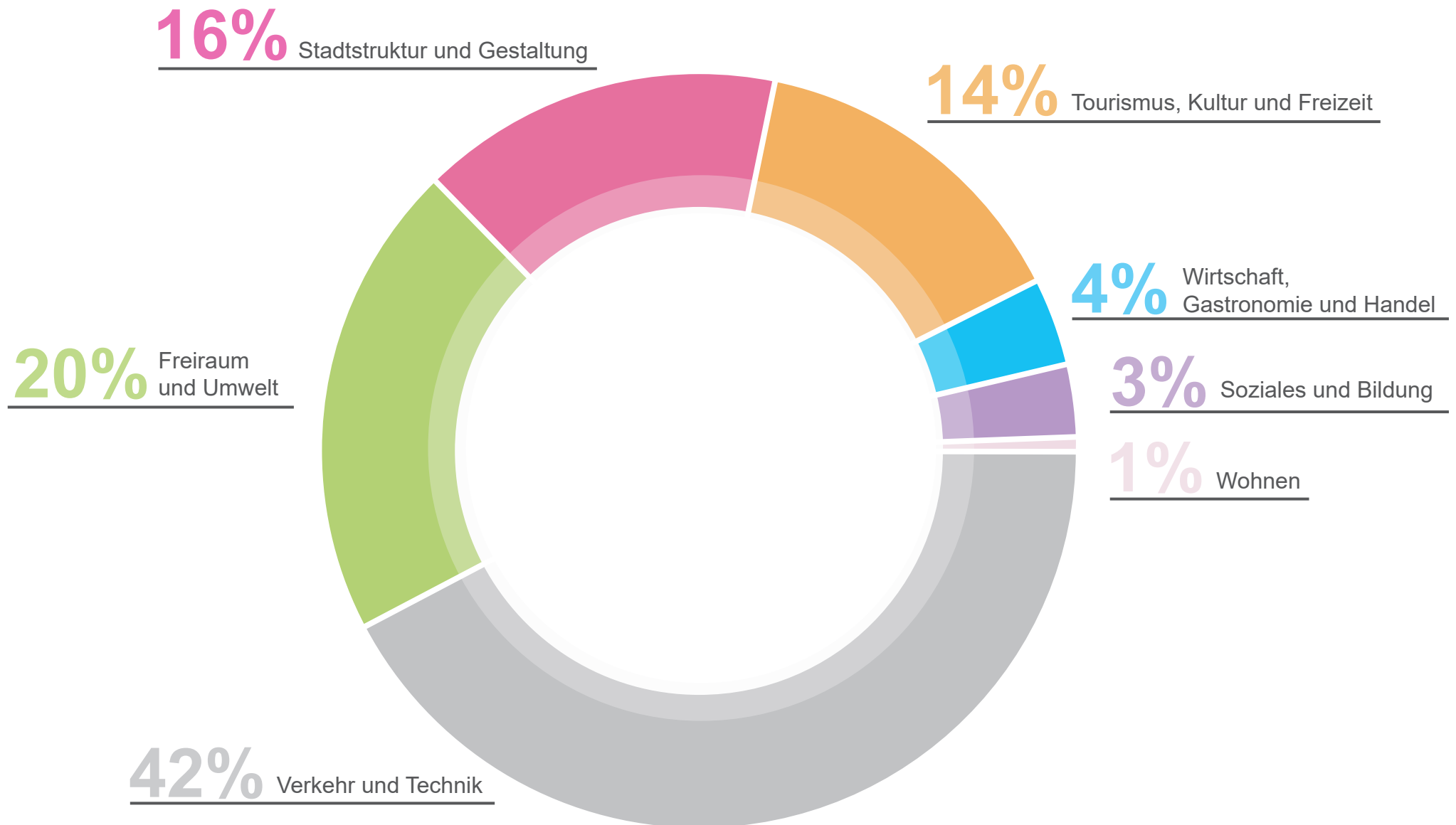
Dank: Im Konzept werden Bilder von Herren H. Bäumer verwendet. Die Stadt Siegen bedankt sich für die Unterstützung.

Abb. 1: Blick auf die Innenstadt Innenstadt in Richtung Wellersberg	4	Abb. 18: Bevölkerungsentwicklung Quartiere.....	14
Abb. 2: Siegener Stadtgebiet mit der Innenstadt (rote Kontur)	8	Abb. 19: Bevölkerungsdichte	14
Abb. 3: Städteräumliche Einordnung	9	Abb. 17: Altenquotient.....	14
Abb. 4: Abgrenzung Quartiere Siegener Innenstadt.....	10	Abb. 21: Start Teilprojekt Sanierung Stadtmauer .	15
Abb. 5: Siegerlandhalle	11	Abb. 22: Stadtmauer nach Sanierung	15
Abb. 6: City-Galerie.....	11	Abb. 20: Oberes Schloss	15
Abb. 7: Bahnhof/ZOB	11	Abb. 23: Winterbeleuchtung.....	16
Abb. 8: Unteres Schloss	11	Abb. 26: Jurysitzung des freiraumplanerischen Wettbewerbs.....	17
Abb. 9: Rathaus und Nikolaikirche.....	11	Abb. 24: Sanierung und Umbau Galerie Haus Seel.....	17
Abb. 10: Oberes Schloss	11	Abb. 25: Altstadt.....	17
Abb. 11: Prozentuale Bevölkerungsentwicklung..	13	Abb. 28: Spielplatz Schlosspark	17
Abb. 12: Bevölkerungswanderung 2013-2020.....	13	Abb. 29: Herrengarten nach Abriss	17
Abb. 13: Gemeindemodellrechnung Quelle: IT.NRW, Landesdatenbank, Stand 15.02.2022	13	Abb. 27: Spielplatz Schlosspark	17
Abb. 15: Überschuss Zu- bzw. Fortgezogene nach Altersgruppen Quelle: IT.NRW, Landesdatenbank, Stand 15.02.2022	13	Abb. 30: Maßnahmenübersicht 2010-2022.....	18
Abb. 14: Anteil Altersgruppe Gesamteinwohnerzahl im Quartier.....	13	Abb. 32: Schlosspark mit Musikpavillion (alt).....	19
Abb. 16: Beschäftigtenstruktur.....	13	Abb. 31: Spielplatz Schlosspark	19
		Abb. 33: Auszug aus Solardachkataster	20
		Abb. 35: Auszug aus Hochwasserschutz-Campus-Süd.....	21

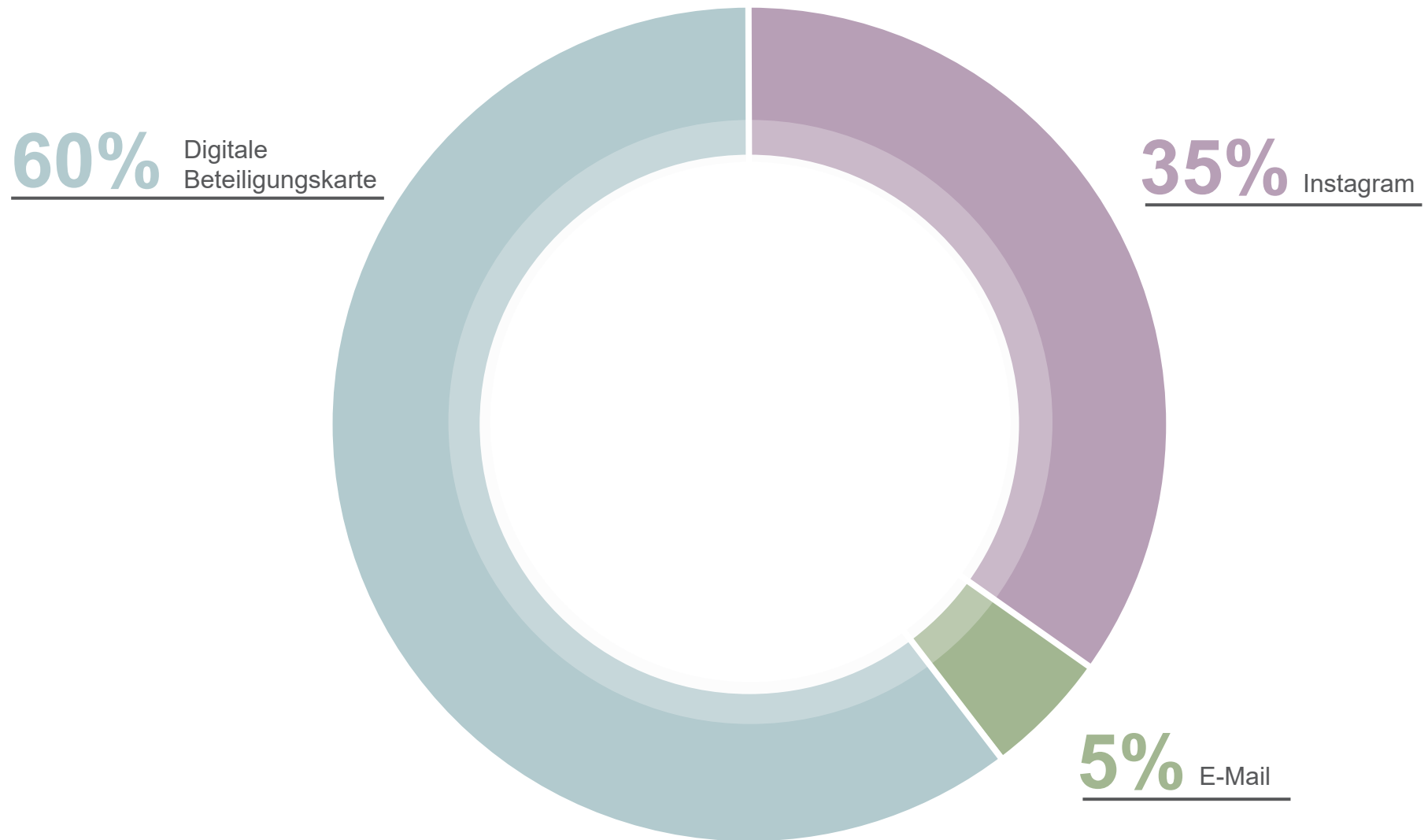
Abb. 34: Auszug aus Gründachkataster	21	Oberstadt.....	47	Abb. 69: Freiraumzonierung - Campus Nord	68
Abb. 36: Blick Richtung Haardter Berg	23	Abb. 54: Richtung Oberstadt entlang der Stadtmauer	48	Abb. 71: Campus-Anger	69
Abb. 37: Rathausplatz Siegen	24	Abb. 55: Kulturveranstaltung am Unteren Schloss	51	Abb. 72: Detailaufsicht Campus Nord - Anger	69
Abb. 38: Blick Richtung Unterstadt	26	Abb. 57: Urban-Art-Festival Siegen	52	Abb. 74: Visualisierung Freitreppe Campus Nord	70
Abb. 39: Handlungsbedarf Stadtstruktur	29	Abb. 56: Galerie Haus Seel	52	Abb. 73: Ansicht Campus Nord.....	70
Abb. 40: Handlungsbedarf Stadtstruktur	30	Abb. 58: Stage-Art im Schlosspark	53	Abb. 75: Aufgang Juliusstraße/Siebergstraße ...	71
Abb. 42: Umbaumaßnahme Sandstraße	32	Abb. 59: World-Music-Night in Siegen	54	Abb. 76: Parkplatz Juliusstraße	71
Abb. 41: Kölner Tor, Innenstadt.....	32	Abb. 60: Integration Quelle: Danny Nee, Unsplash	56	Abb. 77: Zonierung Fahrradstraße.....	72
Abb. 43: HTS - Hüttentalstraße Richtung Weidenau	33	Abb. 61: Bildung Quelle: Kimberly Farmer, Unsplash.....	56	Abb. 78: Beispielhafte Gestaltung einer Fahrradstraße.....	72
Abb. 44: Siegen zu Neuen Ufern - Treppenanlage Sieg	36	Abb. 62: Musikschule Siegen.....	59	Abb. 80: Beispiel temporärer Pavillon	73
Abb. 45: Schlosspark Oberes Schloss.....	37	Abb. 63: Blick über Siegen.....	61	Abb. 79: Konzept Platzgestaltung StraßenraumLöhrtor/Häutebachweg	73
Abb. 46: Schlosspark Oberes Schloss.....	37	Abb. 64: Gesamtstrategie Siegen, verbindet.....	63	Abb. 81: Platzsituation mit Integration des Gehölzbestandes.....	73
Abb. 47: Blick Richtung Schlosspark	40	Abb. 65: Konzeptkarte „Siegen.Wissen verbindet“	64	Abb. 82: Blick auf den verbauten Fluss Weiß im Bereich Oranienstraße.....	74
Abb. 48: Fachwerkhaus in Siegerner Altstadt	42	Abb. 66: Masterplan Siegen.Wissen verbindet	65	Abb. 83: Flusslauf Weiß	74
Abb. 49: Neubau Mehrfamilienhaus.....	43	Abb. 67: Konzeptkarte „Siegen.Stadtraum verbindet“	66	Abb. 85: Blick Richtung Fischbacherberg	75
Abb. 50: Bahnhofstraße Blick Richtung Bahnhof/ZOB.....	45	Abb. 68: Rathausplatz Siegerner Oberstadt	67	Abb. 84: Vorplatz Ecke Löhrtor	75
Abb. 52: Richtung Oberstadt - Kölner Straße	46	Abb. 70: Planung Gasse zwischen Friedrichstraße und Sandstraße	68	Abb. 86: Konzeptkarte „Siegen. Grün verbindet“	76
Abb. 51: Oberstadt - Kölner Straße	46			Abb. 87: Siegen zu Neuen Ufern - Treppenanlage an der Sieg	77
Abb. 53: Sandstraße - Knotenpunkt Unter- und					

Abb. 88: Spielplatz im Schlosspark.....	77	Abb. 106:..... Illustration eines „Dritten Ortes“ Quelle: MKW, NRW 2022	85
Abb. 89: Konzept Freilegung der Weiß	78		
Abb. 90: Visualisierung Campus Süd	78	Abb. 107:..... Übersichtsplan aller Maßnahmen der Gesamtstrategie	86
Abb. 91: Beispiel Promenade mit angrenzender Feuchtwiese	79		
Abb. 92: Detailschnitt Campus-Süd - Hochpromenade mit Promenadenmauer	79		
Abb. 93: Grünzug an der Weiß	79		
Abb. 94: Wege im Oranienpark.....	80		
Abb. 96: Luftbild Oranienpark	80		
Abb. 95: Oranienpark.....	80		
Abb. 97: Unattraktive Wegeverbindung	81		
Abb. 99: Brunnen in der Altstadt	81		
Abb. 98: Parkgestaltung.....	81		
Abb. 100:..... Konzeptkarte „Siegen. Gemeinschaft verbindet“	82		
Abb. 101:..... Begegnung an der Stufenanlage an der Sieg	83		
Abb. 102:..... Kulturveranstaltung beim Oberen Schloss.....	83		
Abb. 103:..... Beispiel Stadtmobiliar Quelle: City Decks	84		
Abb. 104:..... Rollstuhl Quelle: Kristine Wook, Unsplash	84		
Abb. 105:..... Beispiel eines taktilen Modells an der Loreley.....	85		

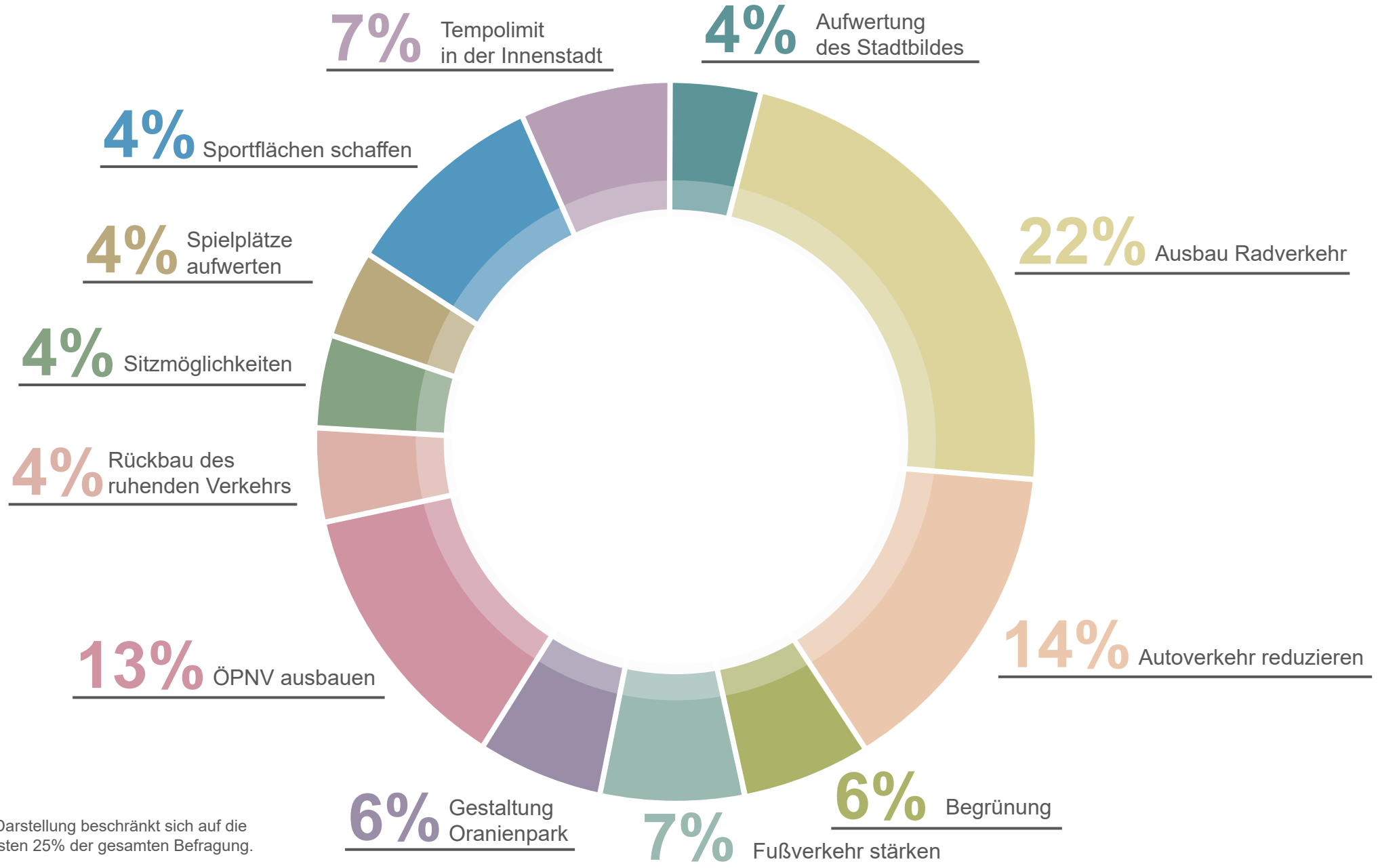
Anzahl der Meldungen je Meldungskategorie



Prozentuale Verteilung der Beteiligungswege

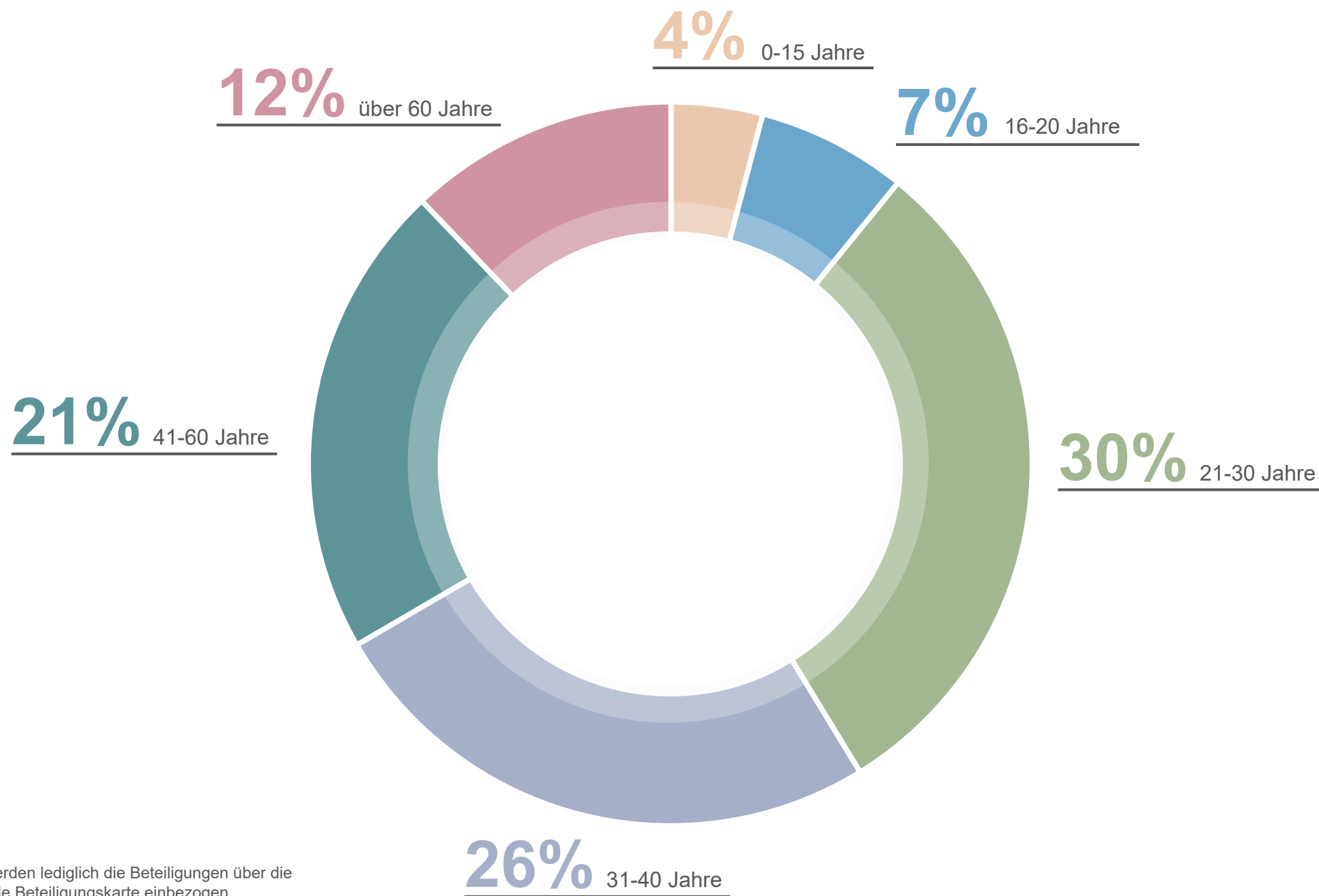


Auswertung Kategorien



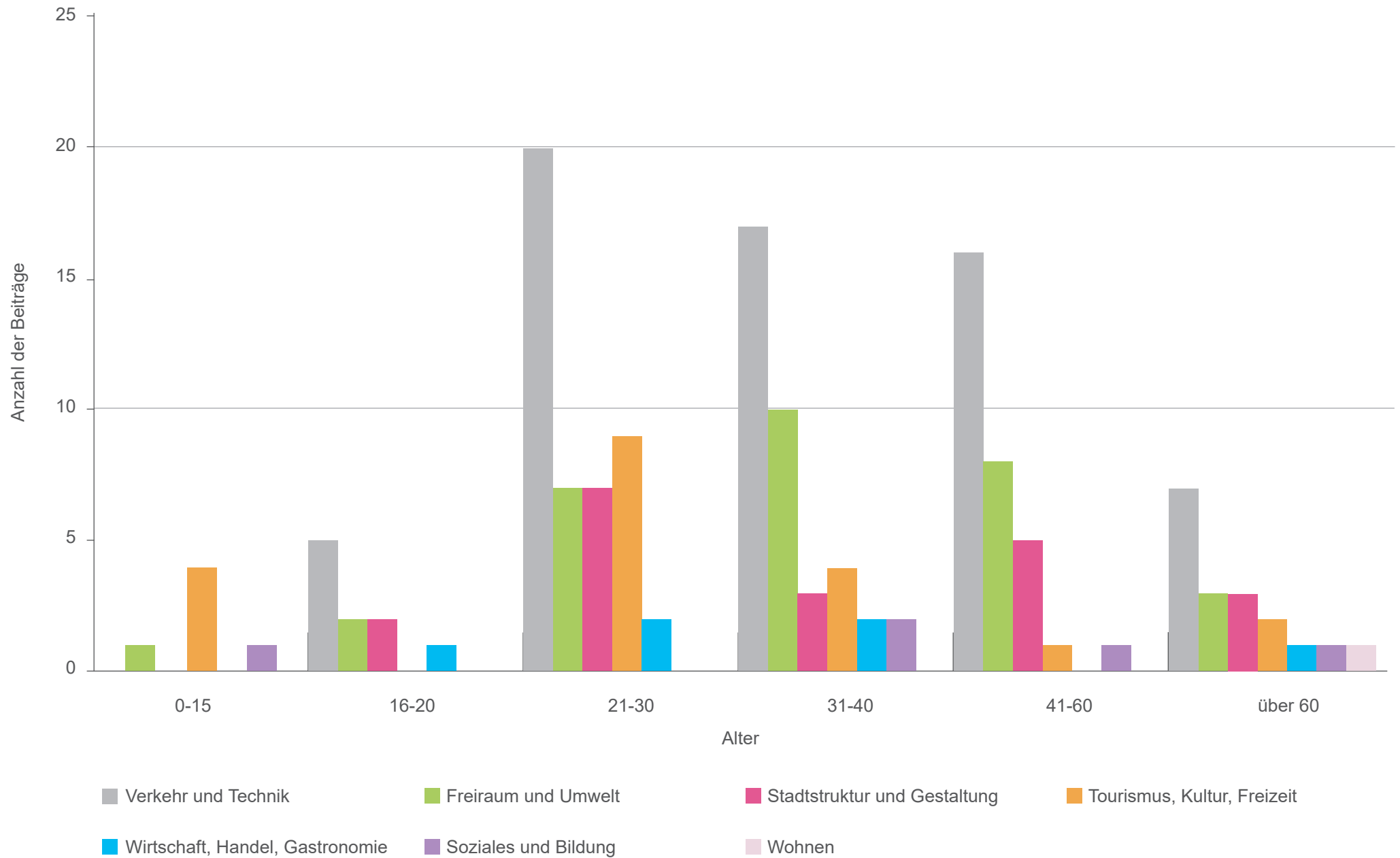
Die Darstellung beschränkt sich auf die obersten 25% der gesamten Befragung.

Beteiligung nach Altersgruppen



Es werden lediglich die Beteiligungen über die digitale Beteiligungskarte einbezogen.

Gemeldete Kategorien nach Alter



VERWALTUNGSVORLAGE

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

Siegen, 02.08.2022

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Bauausschuss	24.08.2022
Verkehrsausschuss	30.08.2022
Haupt- und Finanzausschuss	31.08.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften	01.09.2022
Rat	14.09.2022

Kurzbezeichnung:

**Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen;
hier: Ergebnisse der öffentlichen Auslegung und Erlass**

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen nimmt die Ergebnisse der öffentlichen Auslegung zur Kenntnis und beschließt den Erlass der Stallplatzsatzung für das Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen auf Grundlage des vorliegenden Satzungsentwurfes einschließlich der beigefügten Anlagen und ergänzenden Erläuterungen.

Sachverhalt / Begründung:

Mit Ratsbeschluss vom 15.06.2022 (vgl. Vorlage Nr. 907/2022) erfolgte die öffentliche Auslegung des Satzungsentwurfes sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Zeitraum vom 28.06.2022 bis 27.07.2022. Hierbei wurden zwei Stellungnahmen eingereicht. In der Stellungnahme des Kreises Siegen-Wittgensteins wurden keine Bedenken zur Stellplatzsatzung geäußert. Die Anregungen der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Siegen (IHK), die sich insbesondere auf die Interessen der regionalen Wirtschaft beziehen, werden im Folgenden zusammengefasst und abgewogen.

Die IHK kritisiert einerseits die in Anlage 1 des Satzungsentwurfes festgelegten Richtzahlen. Hierbei werden explizit die Richtzahlen für Stellplätze von Büro- und Verwaltungsräumen, Kraftfahrzeugwerkstätten sowie die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze von Industriebetrieben, Lagerräumen und Lagerplätzen mit den Richtwerten der seit 01.07.2022 geltenden Landesstellplatzverordnung verglichen. Letztere setzt jedoch ausdrücklich nur das unverzichtbare Minimum an Regelungsinhalten und Richtwerten fest. Die im Siegener Satzungsentwurf aufgeführten Richtwerte orientieren sich dagegen am Mittelwert der empfohlenen Spanne aus dem Leitfaden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, weshalb an diesen festgehalten werden soll.

Andererseits fordert die IHK in ihrer Stellungnahme eine Flexibilisierung und Ausnahmeregelungen zum Verzicht auf die Herstellung oder Ablöse von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Während Einzelfallberechnungen unter § 3 Abs. 1 und Abweichungen unter § 6 in Ausnahmefällen ermöglicht werden, kommen Verzicht oder Ablöse von Fahrradabstellplätzen aus Gründen der Radverkehrsförderung nicht infrage. Den seitens der IHK angesprochenen flexiblen Regelungen, wonach Betriebe über die Anzahl herzustellender Stellplätze selbst entscheiden können sollten, um den tatsächlichen Bedarf besser abbilden zu können, kann aus Sicht der Verwaltung nicht entsprochen werden. Grundsätzlich wird mit der Stellplatzsatzung versucht, eine an den Ist-Zustand angepasste Generalisierung von Stellplatzbedarfen darzustellen. Auch wenn Einzelfallberechnungen nach § 3 Abs. 1 möglich sind, gewährleisten fachlich fundierte, pauschale Richtzahlen die Gleichbehandlung, Transparenz und Planbarkeit von Bauvorhaben.

Des Weiteren begrüßt die IHK die Aussetzungsmöglichkeiten nach § 3 Abs. 9, fordert aber eine Erhöhung des prozentualen Aussetzungsanteils bei Monats- und Jobtickets von aktuell 5 % auf 10 %. Die im Satzungsentwurf dargestellten Aussetzungsanteile sind bewusst gering gehalten, da hierbei im interkommunalen und fachlichen Diskurs bisher wenige Erfahrungswerte vorliegen. Zudem sollte aus Sicht der IHK der ÖPNV-Abzug (§ 3 Abs. 7) allein nach der Qualität der ÖPNV-Anbindung und nicht nach der Lage definiert werden. Die Lage spiegelt jedoch die Frequentierung und damit die Wahrscheinlichkeit der ÖPNV-Nutzung wider. Diese sind beispielsweise in ländlichen Stadtteilen geringer als in zentralen Lagen.

Die IHK kritisiert außerdem, dass die Ablösebeträge auf Grundlage von 80 % der Herstellungskosten ermittelt wurden. Nach Bauordnung sind bis zu 80 % der Kosten zulässig. Die Ablösebeträge des Satzungsentwurfes wurden vor den Preissteigerungen durch den Krieg in der Ukraine ermittelt und liegen in etwa auf dem Niveau der bisherigen Ablösesatzung. Eine Senkung auf unter 80 % der Herstellungskosten würde eine Ablöse attraktiver gestalten und nicht dem grundsätzlichen Zweck der Stellplatzherrichtung dienen.

Abschließend regt die IHK wirtschaftsfördernde Regelungsinhalte der Stellplatzsatzung zur Stärkung der Innenstadt und Stadtteilzentren an. Beispielhaft aufgeführt werden der Verzicht, die Reduzierung und die zeitliche Streckung von Ablösebeträgen sowie Ausnahme- und Härtefallregelungen. Letztere werden durch Einzelfallberechnungen nach § 3 Abs. 1 oder Abweichungen nach § 6 der Stellplatzsatzung abgedeckt. Eine zeitliche Streckung von Ablösezahlungen würde einer Art Ratenzahlung entsprechen und zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten. Außerdem wird der Stellplatz- oder Ablösenachweis für die Baugenehmigung benötigt. Eine Ratenzahlung der Ablöse würde den Baugenehmigungsprozess folglich

verzögern. Die Stellplatzsatzung als Instrument für wirtschaftsfördernde Anreize zu verwenden, wird nicht als zielführend angesehen. Geringere Ablösebeträge für innerstädtische Lagen würden zudem das Problem der exakten Gebietsabgrenzung verstärken.

Neben den Anregungen der externen Beteiligung wurde im verwaltungsinternen Bearbeitungsprozess von geplanten Wohnungsbauvorhaben eine Problematik der Fahrradabstellflächen erkannt. Daraufhin wurden die unter § 4 Abs. 7 der Stellplatzsatzung definierten Vorgaben zur Errichtung von Fahrradabstellplätzen wie folgt ergänzt: „Fahradabstellplätze dürfen nur in Ausnahmefällen in den nach § 47 Abs. 4 Bauordnung NRW definierten Abstellflächen nachgewiesen werden.“ Hiermit wird verhindert, dass Fahrradabstellplätze in den nicht für Fahrräder vorgesehenen, meist klein dimensionierten Abstellräumen von Wohngebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 nachgewiesen werden dürfen, bzw. nur dann, wenn diese ausreichend dimensioniert werden.

Die Formulierungen, die in den Satzungsunterlagen angepasst bzw. ergänzt wurden, sind in den Anlagen farblich markiert. Nach Beschluss des Erlasses der Stellplatzsatzung durch den Rat der Universitätsstadt Siegen tritt diese am 01.10.2022 in Kraft.

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 checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Einerseits erhöht die Herstellungspflicht von Stellplätzen den Grad der Flächenversiegelung und kann bei hohen Richtzahlen den motorisierten Individualverkehr fördern. Andererseits weist die Richtzahlentabelle jedoch größtenteils mittlere Richtzahlen im Vergleich zu den empfohlenen Spannen des Leitfadens auf. Zudem wird der öffentliche Raum vom ruhenden Verkehr entlastet, wodurch der Verkehrsfluss verbessert wird. Dadurch werden auch der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr attraktiver. Darüber hinaus werden erstmals verbindlich Fahrradabstellplätze gefordert und der kommunale Satzungsentwurf setzt einige Anreize zum Umstieg auf andere Verkehrsträger. Eine belegbare Aussage ist aufgrund des komplexen Sachverhalts und des indirekten Einflusses der Satzung auf den Verkehr im öffentlichen Raum daher nicht möglich.			

i. V.

gez.

Henrik Schumann
 Stadtbaurat

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

Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen

Der Rat der Universitätsstadt Siegen hat in seiner Sitzung am 14.09.2022 aufgrund der §§ 48 Abs. 1, 89 Abs. 1 Nr. 4, 5 und 7 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14.09.2021 (GV. NRW. S. 1086) und des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. 1994, S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 01.12.2021 (GV. NRW. S. 1353), folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Geltungsbereich

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

§ 2

Herstellungspflicht und Begriffe

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

§ 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

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

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

§ 4

Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

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

- (2) Stellplätze müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und Lärm oder Gerüche das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht über das zumutbare Maß hinaus stören.
- (3) Stellplätze sind gemäß § 125 der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO) vom 02.12.2016 in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.
- (4) Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen dürfen an der öffentlichen Verkehrsfläche maximal 3,50 m breit sein. Unter Berücksichtigung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs kann mit allen an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Breiten der Zu- und Abfahrten in der Summe auf maximal 7,50 m abgewichen werden, wenn diese maximal 50 % der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Verkehrsfläche ausmachen.
- (5) Auf die Anforderungen an eine gebäudeintegrierte Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in der jeweils gültigen Fassung wird verwiesen.
- (6) ¹Werden auf einem Grundstück mehr als vier Stellplätze geschaffen, ist für je fünf Stellplätze mindestens ein standortgerechter Laubbaum und dem Standort entsprechender Wuchs innerhalb der Stellplatzfläche zu pflanzen. ²Die Pflanzorte sind so zu wählen, dass durch die Bäume der Eindruck der befestigten Grundstücksfläche abgemildert wird. ³Die Bäume sind wie folgt fachgerecht zu pflanzen und zu unterhalten: ⁴Laubbaum 1. Ordnung mit Hochstamm, Stammumfang 16-18 cm und Drahtballierung oder vergleichbar. ⁵Reine Kugelformen sind ausgeschlossen. ⁶Sie sind bei Verlust durch gleichwertige Neupflanzungen zu ersetzen. ⁷Auf die Richtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e.V. und DIN Norm Nr. 18916 wird verwiesen.
- (7) Fahrradabstellplätze müssen
1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein,
 2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
 3. einzeln leicht zugänglich sein und
 4. eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.

Fahrradabstellplätze dürfen nur in Ausnahmefällen in den nach § 47 Abs. 4 Bauordnung NRW definierten Abstellflächen nachgewiesen werden.

- (8) Jeder 13. Fahrradabstellplatz muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern bzw. Lastenfahrrädern geeignet sein.
- (9) ¹Bei einer Anzahl von 10 oder mehr Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 2 Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrrädern vorzusehen. ²Ab einer Anzahl von 20 Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 25 % der herzustellenden Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrrädern vorzusehen. ³§ 3 Abs. 6 gilt entsprechend.

§ 5

Ablösung

- (1) ¹Auf die Herstellung notwendiger Stellplätze kann seitens der Universitätsstadt Siegen verzichtet werden,
1. wenn ihre Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist oder,
 2. wenn ihre Herstellung aus städtebaulichen Gründen untersagt ist oder,

3. wenn und soweit nicht im Einzelfall wegen der Anzahl der Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist.

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

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

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

²Gebietszone I umfasst

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

³Gebietszone II umfasst

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

⁴Gebietszone III umfasst

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

⁵Gebietszone IV umfasst

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

⁶Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet.

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

- (4) Der Geldbetrag je Stellplatz wird

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

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

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

§ 6

Abweichungen

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

§ 7

Ordnungswidrigkeiten

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

§ 8

Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt am 01.10.2022 in Kraft. Gleichzeitig tritt die „Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und die Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung (BauO NW)“ (Ordnungsziffer 63.010, Ratsbeschluss vom 05.02.2003) außer Kraft.
- (2) Bei Vorhaben, bei denen das bauaufsichtliche Verfahren vor dem Inkrafttreten dieser Satzung eingeleitet worden ist oder bei denen bereits ein noch gültiger, rechtswirksamer Vorbescheid erteilt wurde, gilt das neue Recht nur, soweit es für die Bauherrschaft günstigere Regelungen enthält. Ausgenommen sind Verlängerungen der Gültigkeit gemäß § 77 Abs. 1 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen nach Inkrafttreten dieser Satzung.

(Ort, Datum, Siegel) (Bürgermeister)

Anlage Nr. 1 zu § 3: Richtzahlentabelle

Abkürzungsverzeichnis:

WE Wohneinheit
Stpl. Notwendiger Stellplatz
Abstpl. Notwendiger Abstellplatz

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

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder¹
5.4	Hallenbäder	1 Stpl. je 5 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 Abstpl. je 5 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Abstpl. je 10 Besucherplätze
5.5	Reitanlagen	1 Stpl. je 3 Pferdeeinstellplätze	1 Abstpl. je 3 Pferdeeinstellplätze
5.6	Fitnesscenter	1 Stpl. je 15 m ² Sportfläche, davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 15 m ² Sportfläche, davon 90 % Besucheranteil
5.7	Tennisanlagen	2 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 Abstpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Abstpl. je 20 Besucherplätze
5.8	Bootshäuser und Bootslegeplätze	1 Stpl. je 5 Boote	1 Abstpl. je 2 Boote
6	Gaststätten, Vergnügungsstätten und Beherbergungsbetriebe		
6.1	Gaststätten	1 Stpl. je 10 m ² Gastraum, davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 10 m ² Gastraum, davon 80 % Besucheranteil
6.2	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je 4 Betten, davon 75 % Besucheranteil, für zugehörigen Restaurationsbetrieb zusätzlich Stpl. nach Nr. 6.1	1 Abstpl. je 10 Betten, mindestens 2 Abstpl., davon 75 % Besucheranteil; für zugehörigen Restaurationsbetrieb zusätzlich Stpl. nach Nr. 6.1
6.3	Tanzlokale, Diskotheken	1 Stpl. je 6 m ² Gastraum, davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 6 m ² Gastraum, davon 90 % Besucheranteil
6.4	Jugendherbergen	1 Stpl. je 10 Betten, davon 25 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 7 Betten, davon 90 % Besucheranteil
6.5	Sonstige Vergnügungsstätten	1 Stpl. je 20 m ² Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stpl.	1 Abstpl. je 15 m ² Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Abstpl.
7	Krankenhäuser und Kliniken		
7.1	Universitätskliniken und ähnliche Lehrkrankenhäuser	1 Stpl. je 3 Betten, zusätzlich Stellplätze nach 2.2, davon 50 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 15 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2, davon 20 % Besucheranteil
7.2	Krankenhäuser, Kliniken und Kureinrichtungen	1 Stpl. je 4 Betten, zusätzlich Stellplätze nach 2.2, davon 60 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 25 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2, davon 20 % Besucheranteil
8	Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendförderung		
8.1	Kindergärten, Kindertagesstätten	1 Stpl. je 20 Kinder, jedoch mindestens 2 Stpl.	1 Abstpl. je 10 Kinder, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 50 % Besucheranteil
8.2	Grundschulen	1 Stpl. je 30 Schüler	1 Abstpl. je 4 Schüler, davon 10 % Besucheranteil
8.3	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stpl. je 25 Schüler, zusätzlich 1 Stpl. je 5–10 Schüler ab 18 Jahren	1 Abstpl. je 2 Schüler, davon 5 % Besucheranteil
8.4	Förderschulen	1 Stpl. je 15 Schüler	1 Abstpl. je 10 Schüler, davon 25 % Besucheranteil
8.5	Fachhochschulen, Universitäten	1 Stpl. je 10 Studierende	1 Abstpl. je 6 Studierende, davon 20 % Besucheranteil
8.6	Sonstige Fortbildungseinrichtungen	1 Stpl. je 6 Teilnehmerplätze	1 Abstpl. je 4 Teilnehmerplätze, davon 10 % Besucheranteil
8.7	Jugendzentren	1 Stpl. je 150 m ² Nutzfläche	1 Abstpl. je 15 m ² Nutzfläche, davon 90 % Besucheranteil
9	Gewerbliche Anlagen		
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 Stpl. je 70 m ² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 70 m ² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stpl. je 100 m ² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 100 m ² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder¹
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	6 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand	1 Abstpl. je 6 Wartungs- oder Reparaturstände, mindestens 3 Abstpl.
9.4	Tankstellen	2 Stpl.; mit Verkaufsstätte zusätzlich Stpl. nach 3.1	1 Abstpl.; mit Verkaufsstätte zusätzlich Abstpl. nach 3.1
10	Verschiedenes		
10.1	Kleingartenanlagen	1 Stpl. je 3 Kleingärten	1 Abstpl. je 2 Kleingärten, davon 90 % Besucheranteil
10.2	Begräbnisstätten (z. B. Friedhöfe)	1 Stpl. je 2.000 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stpl.	1 Abstpl. je 1.500 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 2 Abstpl. je Eingang, davon 90 % Besucheranteil
10.3	Sonnenstudios	1 Stpl. je 4 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 4 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 90 % Besucheranteil
10.4	Waschsalons	1 Stpl. je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 90 % Besucheranteil
10.5	Museen und Ausstellungsgebäude	1 Stpl. je 200 m ² Ausstellungsfläche, davon 80 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 100 m ² Ausstellungsfläche, mindestens 5 Abstpl., davon 80 % Besucheranteil

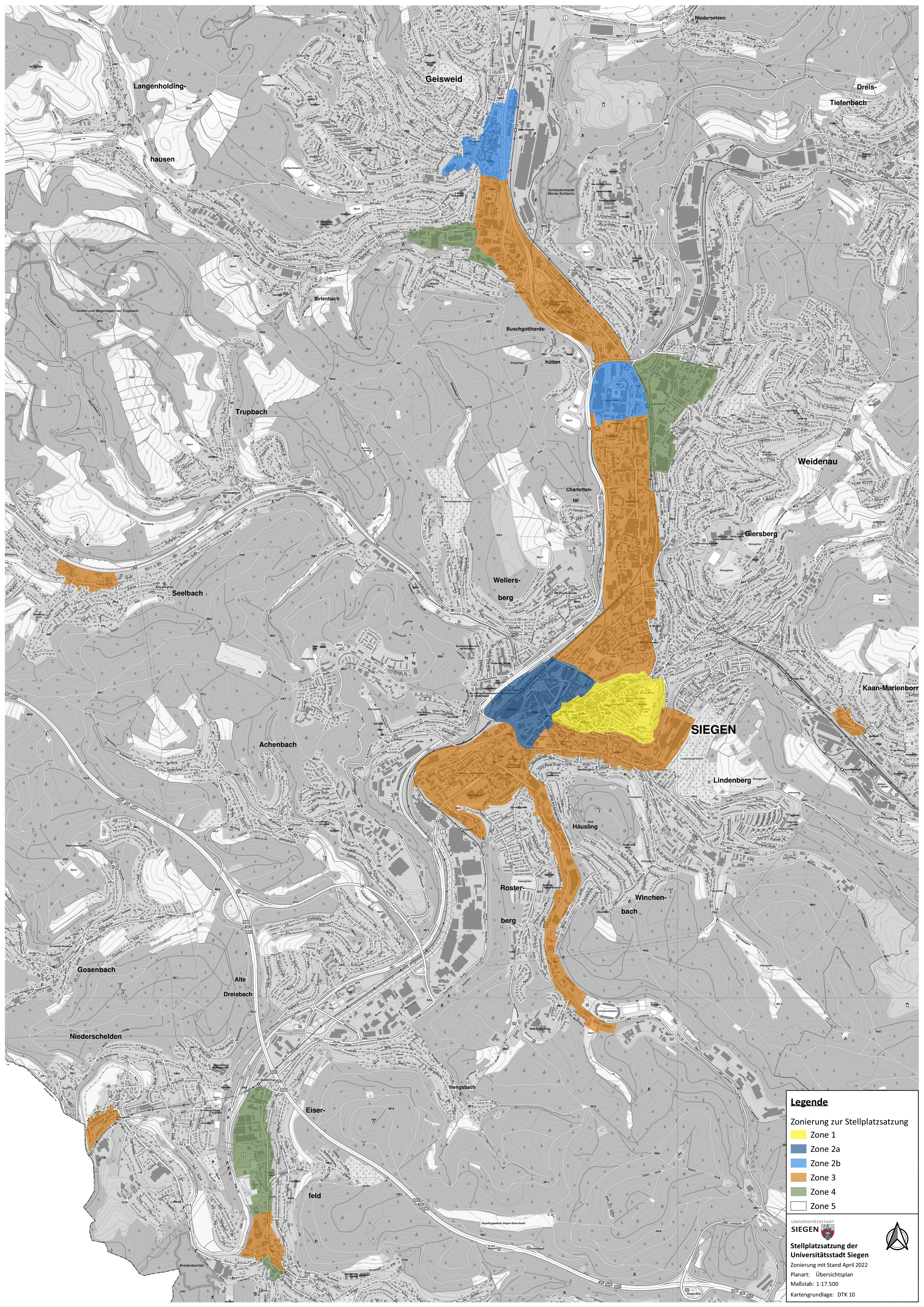
¹Ein Anteil von 10 % der Fahrradabstellplätze kann für Lastenräder/Kinderanhänger vorgesehen werden.

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

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

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

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



Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

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

UNIVERSITÄTSSTADT
SIEGEN

**Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen**

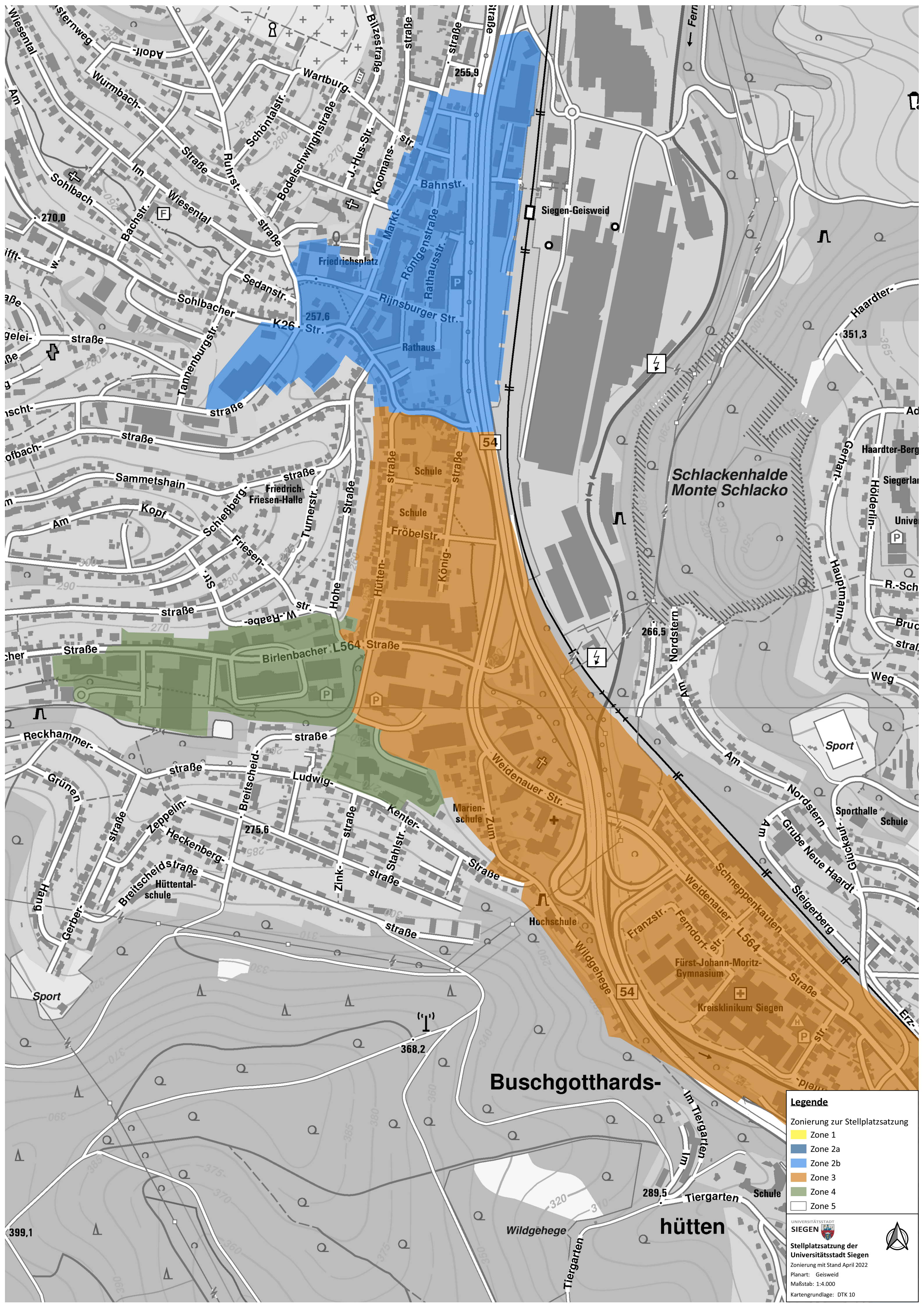
Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Übersichtsplan

Maßstab: 1:17.500

Kartengrundlage: DTK 10





Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

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



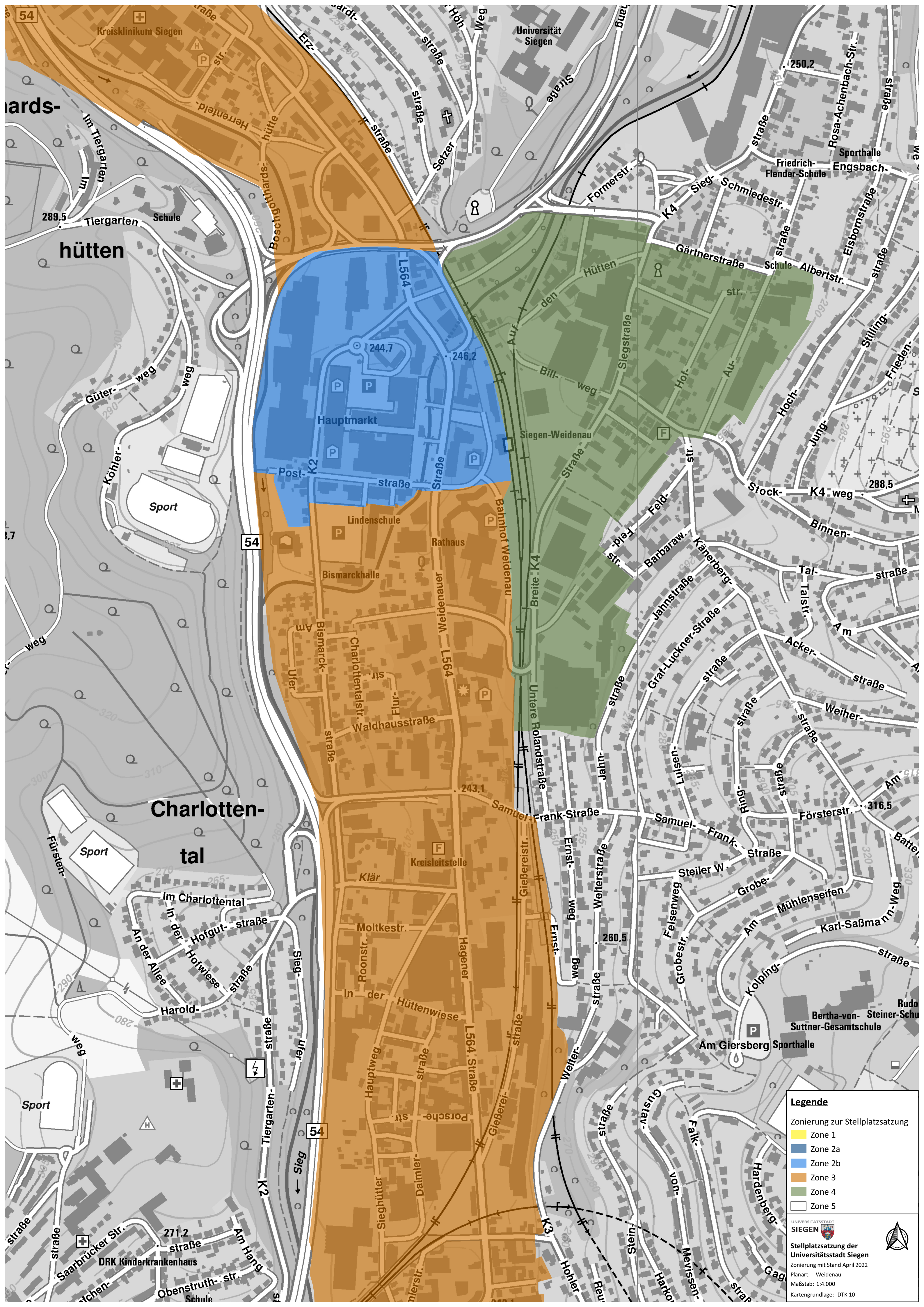
**Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen**

Zonierung mit Stand April 2022


Planart: Geisweid


Maßstab: 1:4.000

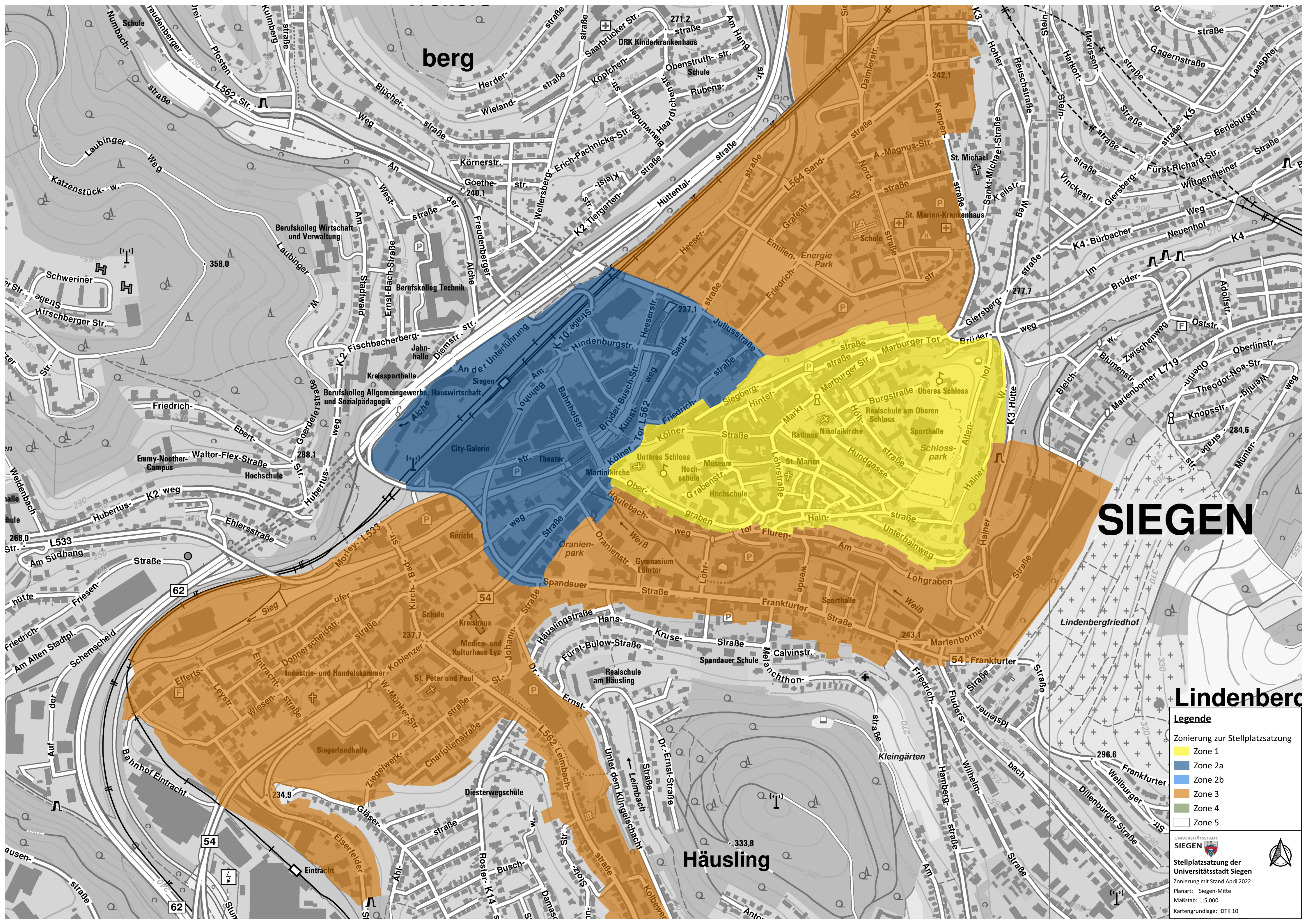
Kartengrundlage: DTK 10

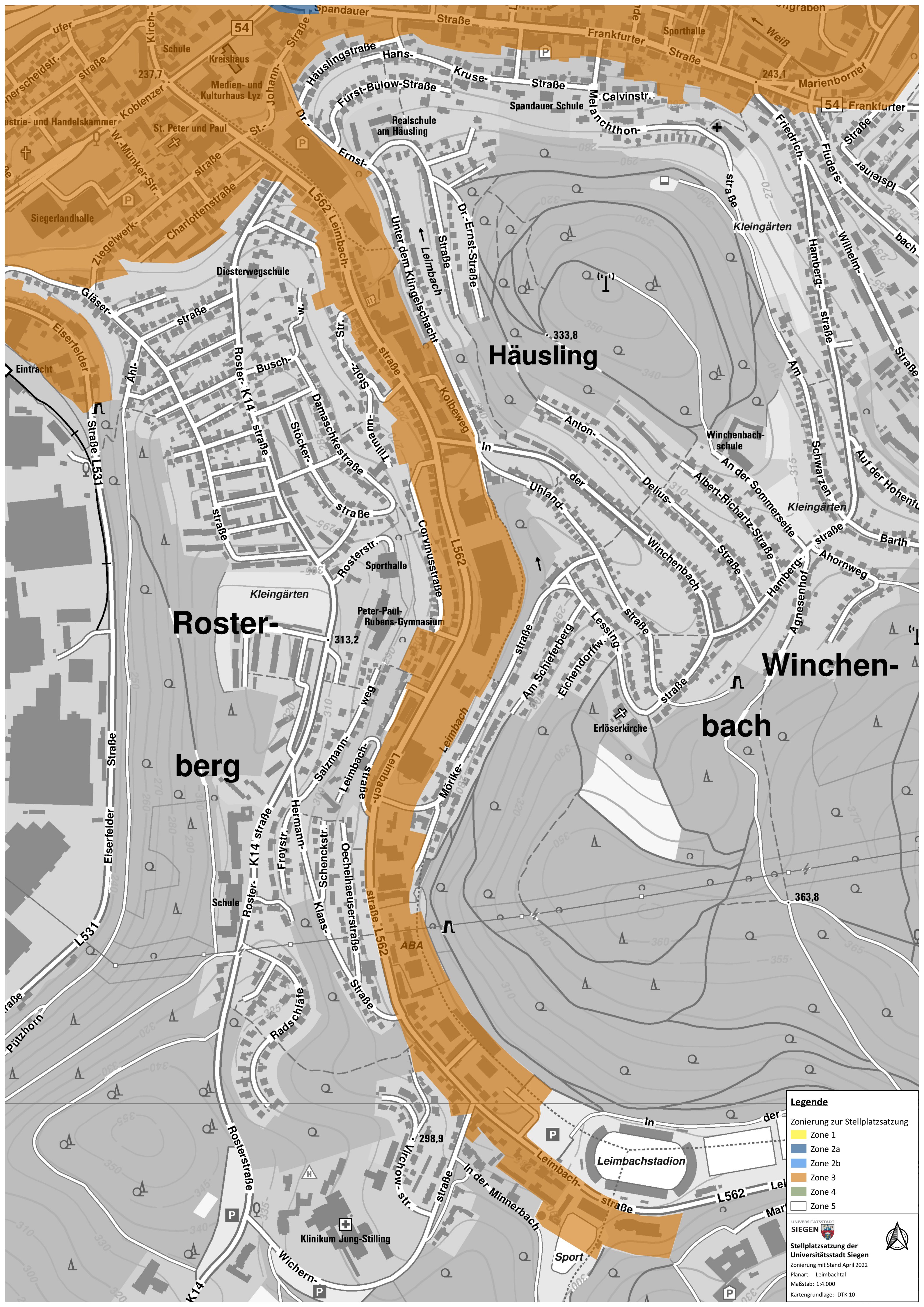


Legende
Zonierung zur Stellplatzsatzung
Zone 1
Zone 2a
Zone 2b
Zone 3
Zone 4
Zone 5

**UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN**
Stellplatzsatzung der
Universität Siegen
Zonierung mit Stand April 2022
Planart: Weidenau
Maßstab: 1:4.000
Kartengrundlage: DTK 10







Roster-

berg

Häusling

Winchen-
bach

Legende

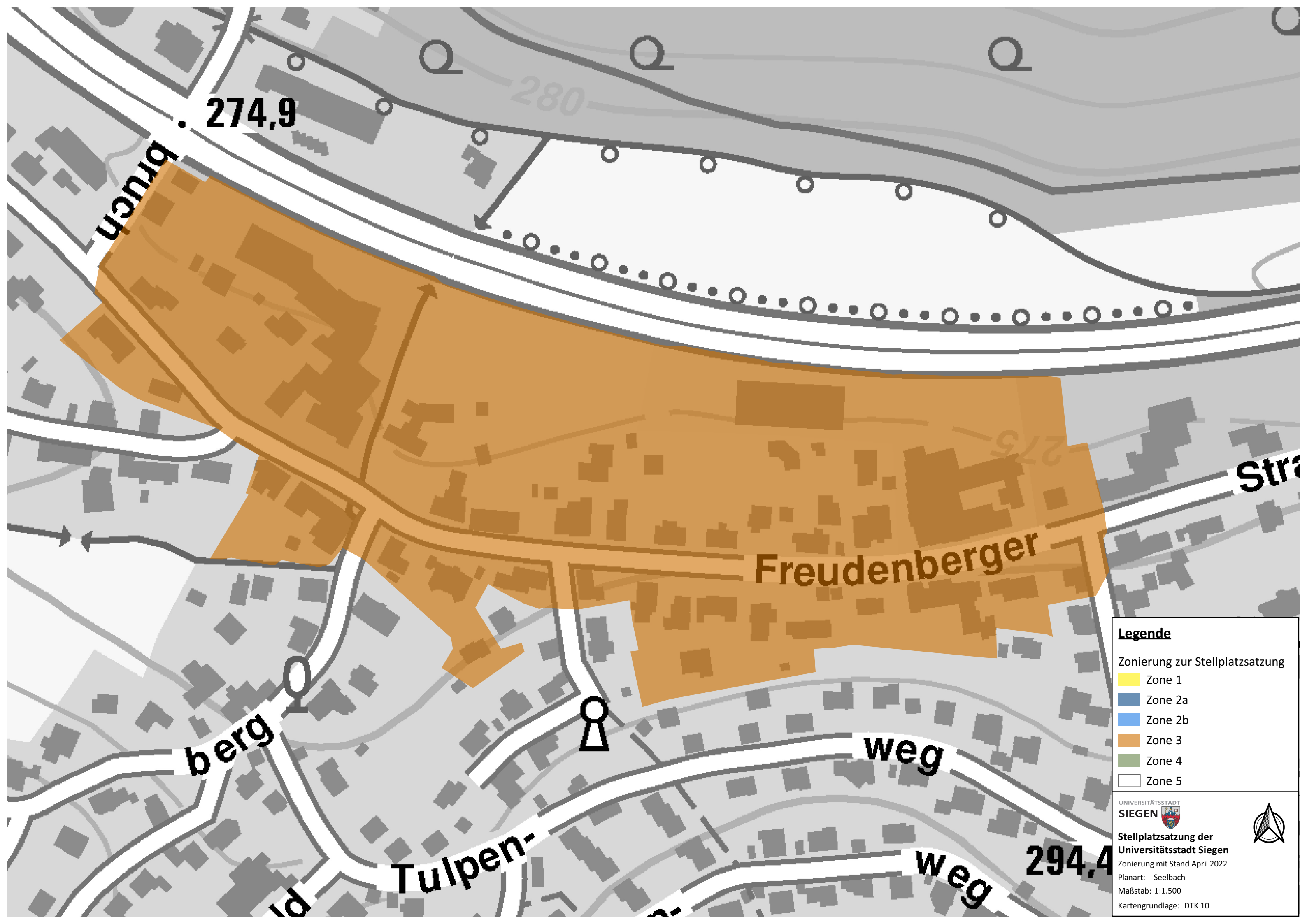
Zonierung zur Stellplatzsatzung

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

UNIVERSITÄTSSTADT
SIEGEN

**Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen**

Zonierung mit Stand April 2022
Planart: Leimbachtal
Maßstab: 1:4.000
Kartengrundlage: DTK 10



Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

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



Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen

Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Seelbach

Maßstab: 1:1.500

Kartengrundlage: DTK 10





254,7

Hauptstr.

Am Wochenmarkt

Rehbachstr.

Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

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



**Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen**

Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Kaan-Marienborn

Maßstab: 1:1.000

Kartengrundlage: DTK 10





Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

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

UNIVERSITÄTSSTADT
SIEGEN

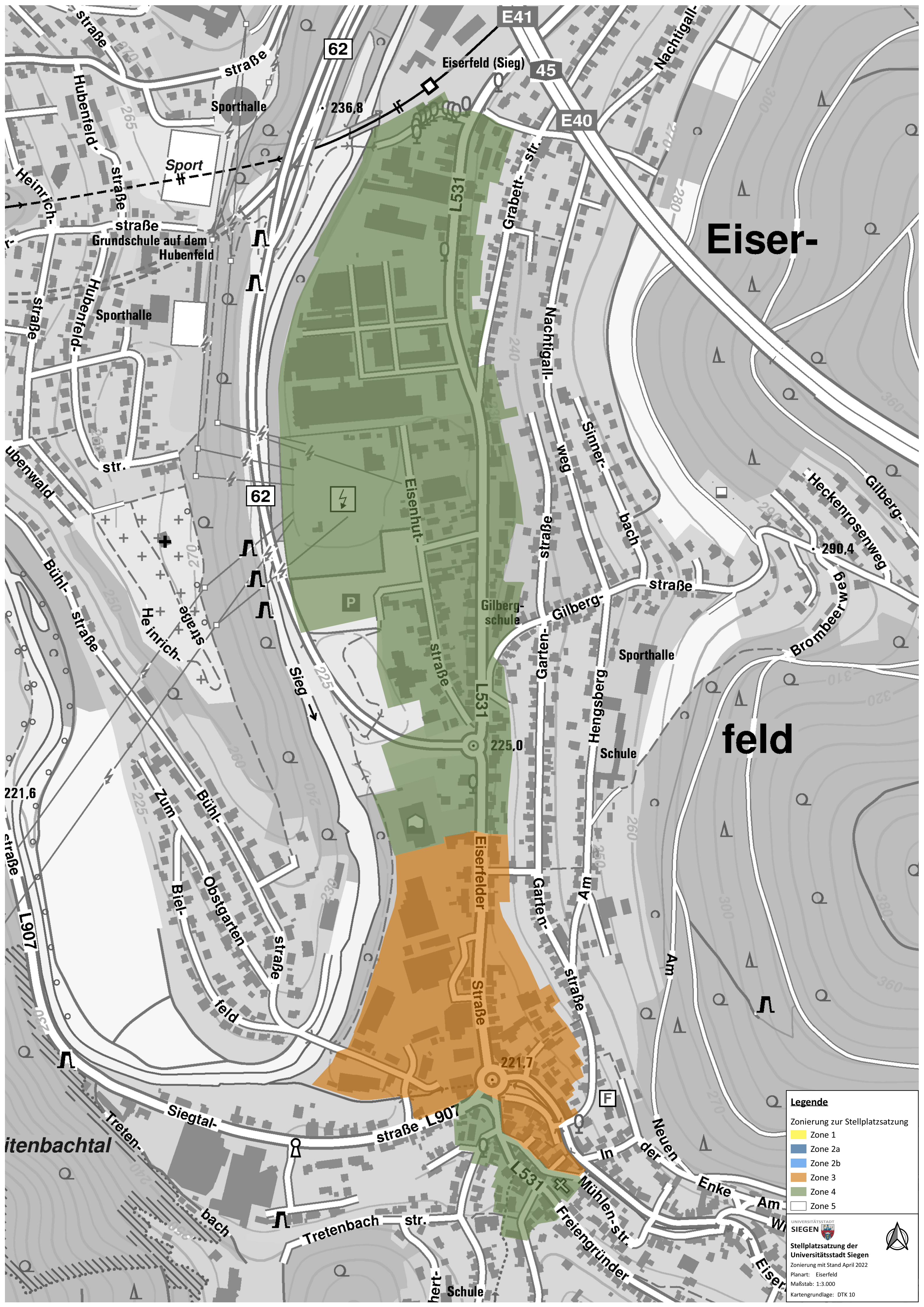
**Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen**

Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Niederschelden

Maßstab: 1:1.500

Kartengrundlage: DTK 10



Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

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

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen

Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Eiserfeld

Maßstab: 1:3.000

Kartengrundlage: DTK 10

Satzungstext

§ 1

Geltungsbereich

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

§ 2

Herstellungspflicht und Begriffe

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

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

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

Erläuterungen

Zu § 1

Geltungsbereich

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

Zu § 2

Herstellungspflicht und Begriffe

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

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

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

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

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

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

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

§ 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

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

Zu § 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

möglich. Diese Reihenfolge ist für die Berechnung festgelegt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4

Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

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

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

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

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

Zu § 4

Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(7) Fahrradabstellplätze müssen

1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein,
2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
3. einzeln leicht zugänglich sein und
4. eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.

Fahrradabstellplätze dürfen nur in Ausnahmefällen in den nach § 47 Abs. 4 Bauordnung NRW definierten Abstellflächen nachgewiesen werden.

(8) Jeder 13. Fahrradabstellplatz muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern bzw. Lastenfahrrädern geeignet sein.

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

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

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

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

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

Ein Nachweis von Fahrradabstellplätzen in Abstellflächen nach § 47 Abs. 4 Bauordnung NRW ist ausnahmsweise nur bei einer ausreichend großen Dimensionierung des Abstellraumes zulässig. Hierüber entscheidet die Universitätsstadt Siegen nach eigenem Ermessen.

Abs. 8 sichert den zusätzlichen Abstellbedarf für Lasten- und Kinderanhänger sowie Lastenfahrräder bei größeren Fahrradabstellanlagen. Je 13 herzustellende Fahrradabstellplätze wird dafür eine zusätzliche Fläche von 1,5 m² angesetzt.

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

§ 5

Ablösung

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

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

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

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

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

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

Zu § 5

Ablösung

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

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

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

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

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

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

²Gebietszone I umfasst

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

³Gebietszone II umfasst

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

⁴Gebietszone III umfasst

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

⁵Gebietszone IV umfasst

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

⁶Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet.

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

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

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

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

(4) Der Geldbetrag je Stellplatz wird

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

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

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

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

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

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

Die Baukosten wurden anhand aktueller Pflasterpreise und der geltenden Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ermittelt. Hiernach wird für einen Stellplatz eine Fläche von 12,5 m² angesetzt.

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

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

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

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

§ 6

Abweichungen

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

§ 7

Ordnungswidrigkeiten

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

§ 8

Inkrafttreten

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

Zu § 6

Abweichungen

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

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

Zu § 7

Ordnungswidrigkeiten

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

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

Zu § 8

Inkrafttreten

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

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

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

Zu Anlage Nr. 1:

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

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

Zu Anlage Nr. 2:

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

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

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

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

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

Zu Anlage Nr. 3:

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

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

Zu Anlage Nr. 4:

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

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

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

Beispiel-Vorhaben:

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

Berechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellbedarfes:

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

Stpl.	Abstpl.
1,3 Stpl. * 30 WE = 39,0 Stpl.	1,5 Abstpl. * 30 WE = 45,0 Abstpl.

2. Reduzierungsmöglichkeiten:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



**Kreis
Siegen-Wittgenstein
Der Landrat**

Postanschrift: Kreis Siegen-Wittgenstein • 57069 Siegen

Stadt Siegen
Geschäftsbereich 4
Lindenplatz 7
57078 Siegen

Bauamt

Dienstgebäude:
Koblenzer Straße 73
57072 Siegen

Ihre Ansprechpartnerin:

Johanna Denker
Zimmer: 822
Telefon: 0271 333-1841
Telefax: 0271 333-291924
E-Mail: j.denker@siegen-wittgenstein.de
toeb@siegen-wittgenstein.de

27. Juni 2022

Mein Zeichen:
61.72.10

Ihr Zeichen:

**Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen
Beteiligung des Kreises Siegen-Wittgenstein als Träger
öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

Servicezeiten:
montags-freitags
jeweils 7.30 bis 12.00 Uhr
und 13.00 bis 15.00 Uhr

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Bezug auf Ihr Schreiben vom 17.06.2022 wird zu der oben
genannten Maßnahme wie folgt Stellung genommen:

Zu vertretende Belange des Kreises Siegen-Wittgenstein werden
nicht berührt. Anmerkungen und Hinweise werden nicht gegeben.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Ramona Plaschke

Zentrale:
Telefon: 0271 333-0
Telefax: 0271 333-2500

www.siegen-wittgenstein.de
post@siegen-wittgenstein.de
post@siegen-wittgenstein.de-mail.de

Bushaltestellen:
Kochs Ecke und Kreishaus
Hbf. ca. 10 Minuten Fußweg

Bankverbindung:
Sparkasse Siegen
IBAN:
DE54 4605 0001 0000 0100 90
SWIFT/BIC:
WELADED1SIE

Volksbank in Südwestfalen eG
IBAN:
DE69 4476 1534 0755 0005 01
SWIFT/BIC:
GENODEM1NRD

Umsatzsteuer-Nr.
342/5894/0610



Siegen-Wittgenstein
in Südwestfalen

Universitätsstadt Siegen
Herr Jan Bockemühl
Lindenplatz 7
57078 Siegen

Datum: 29. Juli 2022
Unser Zeichen: sh
Ansprechpartner(in): Stephan Häger
Telefon: 0271 3302-315
Fax: 0271 3302-44315
E-Mail: stephan.haeger@siegen.ihk.de

Per Mail an: j.bockemuehl@siegen.de
stadtentwicklung@siegen.de

Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen

Stellungnahme gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrter Herr Bockemühl,

die Industrie- und Handelskammer (IHK) Siegen bedankt sich für die Beteiligung am Verfahren und für die Zusendung der Unterlagen. Ziel der vorliegenden Stellplatzsatzung ist es, die Herstellung der zu errichtenden Stellplätze (Auto und Fahrrad) ganzheitlich für das Stadtgebiet zu regeln. Das Parken soll vornehmlich im öffentlichen Raum vermieden werden, indem Stellplätze auf dem jeweiligen Grundstück herzustellen sind, die den Bedarf auslösen.

Die Rolle der IHK Siegen im Planungsprozess

Die IHK Siegen ist als Trägerin öffentlicher Belange an Bauleitplan- und Satzungsverfahren zu beteiligen, soweit die Interessen der regionalen Wirtschaft berührt werden. Die IHK Siegen vertritt dabei das gesamtwirtschaftliche Interesse.

Einschätzung und Bewertung der vorliegenden Stellplatzsatzung durch die IHK Siegen

Die IHK Siegen steht der Aufstellung der Stellplatzsatzung in Teilen kritisch gegenüber. Einerseits geht sie an einigen Stellen über die landesweiten Vorgaben/Richtlinien (Landesbauordnung und Stellplatzverordnung) hinaus. Einige Beispiele:

1. Die Anlage zur Stellplatzverordnung NRW sieht für Büro- und Verwaltungsgebäude 1 Stellplatz je 40 m² Nutzfläche vor. In der Stellplatzsatzung der Stadt Siegen liegt die Richtzahl bei 1 Stellplatz je 35 m².
2. Die Stellplatz-Richtzahl für Kraftfahrzeugwerkstätten ist in Siegen doppelt so hoch wie die NRW-Richtzahl (6 Stellplätze je Wartungsstand im Vergleich zu 3 Stellplätzen je Wartungsstand).
3. Für Handwerks- und Industriebetriebe, Lagerräume und Lagerplätze sind die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze (bezogen auf Beschäftigte) mehr als drei Mal so hoch (1 Abstellplatz je 3 Beschäftigte im Vergleich zu 1 Abstellplatz je 10 Beschäftigte).

Andererseits fehlt es an einer ausreichenden Flexibilisierung bzw. an Ausnahmeregelungen. Aus unserer Sicht sollte die Satzung beispielsweise zwingend eine Befreiung (ohne finanzielle Ablöse) von der Bereitstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in Ausnahmefällen

ermöglichen. Hier sollte mindestens die Formulierung der Stellplatzverordnung des Landes NRW (§ 6) übernommen werden („Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze rechtlich unmöglich, ist von der Bauherrschaft kein Ablösebetrag zu erheben.“). Aus unserer Sicht wirken sich zu starre und unflexible Vorgaben eher investitionshemmend aus und sollten daher vermieden werden.

Grundsätzlich bewerten wir eine verpflichtende, pauschale Festsetzung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen für Unternehmen kritisch. Aus unserer Sicht ist es zielführender, die Entscheidung über die Anzahl der benötigten Stellplätze und Fahrradabstellplätze den Betrieben zu überlassen. Diese können flexibel und unbürokratisch Stellplätze schaffen, wenn diese für Angestellte, Kunden oder Zulieferer benötigt werden. Schließlich liegt die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Mitarbeiter- und Kundenstellplätzen in ihrem eigenen Interesse. Ein Verzicht auf verpflichtende Stellplatzrichtzahlen für Unternehmen entbürokratisiert und ermöglicht den Betrieben, flexibler auf ihre jeweilige Situation zu reagieren. Hinzu kommt, dass bei einer starren Verpflichtung ggf. Flächen in Anspruch genommen werden müssen, die gar nicht benötigt werden. Dies steht einer effizienten Flächennutzung in Gewerbe- und Industriegebieten entgegen. Zumal ein erheblicher Mangel an nutzbaren Gewerbe- und Industrieflächen besteht und die schwierigen topografischen Gegebenheiten die tatsächliche Flächennutzung ohnehin schon stark einschränken.

Weitere Kritikpunkte/Hinweise am vorliegenden Entwurf der Stellplatzsatzung:

- Fahrradabstellplätze

Insbesondere bei Hotels, Gaststätten und anderen gewerblichen Nutzungen ist aus unserer Sicht auch ein abweichender Nachweis zur Berechnung der notwendigen Fahrradabstellplätze zu ermöglichen, wenn aufgrund der speziellen Nutzung, der Lage oder der Anfahrbarkeit die Herstellung dieser unzweckmäßig bzw. nicht zielführend ist.

Neben den Maßnahmen zur Reduzierung von Stellplätzen sollte die Satzung auch die Möglichkeiten vorsehen, die Anzahl der Fahrradabstellplätze reduzieren zu können, beispielsweise bei einer entsprechenden ÖPNV-Qualität oder bei besonderen Mobilitätsmaßnahmen. Auch sollte, wenn beispielsweise die Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist, ein Teil der ermittelten Fahrradabstellplätze ablösefähig sein.

- Reduzierung der Stellplätze

Die Möglichkeiten, die Stellplatzanzahl zu reduzieren, sind grundsätzlich zu begrüßen, sollten aus unserer Sicht aber mehr Gewicht erhalten. Beispielsweise sieht die Stellplatzverordnung des Landes NRW eine Reduzierung von bis zu 85 % der Stellplätze vor, wenn 90 % der Beschäftigten ein Monatskartenabonnement bzw. Job-Ticket benutzen. Auf der einen Seite begrüßen wir das unbürokratische Vorgehen der Stadt Siegen, grundsätzlich (unabhängig von der Nutzerzahl) bei ÖPNV-Vergünstigungen (z.B. Jobticket) eine Reduzierung der Stellplätze vorzusehen. Wir halten aber die genannte Reduzierung von 5 % für zu gering. Hier sollte, mindestens wie bei der Förderung von Car-Sharing, 10 % Reduzierung vorgesehen werden.

Eine weitere Reduzierung soll nach Lage und Qualität der ÖPNV-Anbindung ermöglicht werden. Aus unserer Sicht sollte hierbei ausschließlich die Qualität der ÖPNV-Anbindung berücksichtigt werden. Das würde bedeuten, dass bei einer guten ÖPNV-Qualität eine Minderung von 30 % und bei einfacher Qualität eine Reduzierung von 15 % für das gesamte Stadtgebiet gelten würde.

- Stellplatzablöse

Grundsätzlich ist die Möglichkeit einer Stellplatzablöse (bei vertretbaren Kosten) zu unterstützen. Eine verpflichtende Stellplatzablösung, wenn beispielsweise die Herstellung aus städtebaulichen Gesichtspunkten untersagt ist, sehen wir jedoch kritisch. Hier ist, wie bereits oben erwähnt, mindestens die Formulierung der Stellplatzverordnung des Landes NRW zu übernehmen.

Darüber hinaus ist aus unserer Sicht der angesetzte Ablösebeitrag von 80 % der Herstellungskosten (inkl. Kosten für Grunderwerb) zu hoch angesetzt. Im unmittelbar angrenzenden Rheinland-Pfalz beispielsweise darf der Ablösebeitrag 60 % der durchschnittlichen Herstellungskosten (einschließlich der Kosten des Grunderwerbs) nicht übersteigen.

Zudem wurden, entsprechend der ergänzenden Erläuterungen, zur Ermittlung der Baukosten die aktuellen Pflasterpreise zu Grunde gelegt. Da aufgrund von externen Einflüssen (Russland-Ukraine-Konflikt, Lieferengpässen, Energiekostensteigerung usw.) die Preise für Baumaterialien in den vergangenen Monaten in nahezu allen Segmenten drastisch gestiegen sind, sollten aus unserer Sicht nicht die aktuellen „Hochpreise“ zu Grunde gelegt werden, sondern ein Durchschnittspreis der vergangenen Jahre.

Darüber hinaus ist noch nicht nachvollziehbar, wie beispielsweise verfahren wird, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich und technisch unmöglich machen, gleichzeitig aber nur max. 50 % ablösefähig sind.

- Besondere Situation des Wirtschaftsstandortes Innenstadt und der Stadtteilzentren

Die Innenstadt und die Stadtteilzentren sind in den vergangenen Jahren durch Handelsstandorte an der Peripherie und den Online-Handel spürbar unter Konkurrenzdruck geraten. Zudem hat die Corona-Pandemie insbesondere den innerstädtischen Handel stark getroffen. Die „Grüne-Wiese-Standorte“ haben gegenüber der Innenstadt und den Stadtteilzentren beispielsweise bei Grundstücks- und Baukosten oder beim Angebot kostenloser Parkplätze deutliche Kosten- und Standortvorteile. Damit die Innenstadt und die Stadtteilzentren jedoch auch in Zukunft ihrer Rolle und Bedeutung als Handelsstandort und Versorgungszentrum gerecht werden können, ist mehr Chancengleichheit im Wettbewerb notwendig.

Es müssen gute Rahmenbedingungen und Anreize für Investitionen geschaffen werden. Investitionshemmnisse wie die Stellplatzabgabe wirken dagegen kontraproduktiv hinsichtlich aller Bemühungen, die Innenstadt und Stadtteilzentren mit Leben zu füllen und ein attraktives Angebot an Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sicherzustellen. Aus unserer Sicht könnte durch eine Reduzierung der Ablösebeträge, eine zeitliche Streckung über mehrere Jahre, Ausnahme- bzw. Härtefallregelungen oder bestenfalls durch einen Verzicht auf die Stellplatzablöse ein wirkungsvoller Beitrag zur Wirtschaftsförderung der Innenstadt und der Stadtteilzentren geleistet werden. Auch mit der Freistellung der ersten Stellplätze von einem Ablösebetrag könnte eine Entlastung gerade für kleinere mittelständische Unternehmen erreicht werden. Durch eine Flexibilisierung der Regelung zur Stellplatzablöse kann das Bauen im innerstädtischen Bestand unterstützt und ein Stück weit attraktiver gemacht werden.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag


Stephan Häger