

VERWALTUNGSVORLAGE

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

Siegen, 04.05.2021

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften	27.05.2021
Ausschuss für Umwelt, Klima und Energie	01.06.2021
Verkehrsausschuss	08.06.2021
Rat	23.06.2021

Kurzbezeichnung:

Fertigstellung Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen

1. beschließt das vorliegende Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen (Anlagen 1 + 2) als Grundlage und Leitlinie für die zukünftige Verkehrspolitik und -planung.
2. beschließt die darin genannten Maßnahmen als Rahmenplan (Anlage 3) für die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilität in Siegen.
3. beauftragt die Verwaltung die Ziele und Leitbilder des Konzeptes bei allen Fach-, Bau-, Leit- und Vorhabenplanungen zu berücksichtigen.

Sachverhalt / Begründung:

Der Auftrag zur Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (Vorlage Nr. 2501/2019, Vergabeausschuss am 03.06.2019) an das Ingenieurbüro BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen, ist abgewickelt. Die Inhalte und Ergebnisse des Konzeptes werden in den jeweiligen Sitzungen vorgestellt.

1. Rückblick

Der derzeit gültige Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Siegen-Mitte stammt aus dem Jahr 2002 und wurde im Jahr 2015 teilweise überarbeitet. Ein VEP, der gesamtstädtisch gültig ist und alle Verkehrsträger abdeckt, liegt aktuell für Siegen nicht vor.

Der VEP Siegen-Mitte beschäftigte sich vor allem mit dem Kfz-Verkehr in einem lokal begrenzten Untersuchungsgebiet.

Mit der Vorlage 1503/2017 wurde die Aufstellung eines gesamtstädtischen VEPs für alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung von Klimaschutzzielen beschlossen.

2. Förderung

Für die Konzepterstellung wurde eine Förderung beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (kurz: BMU) im Rahmen der Klimaschutzinitiative (NKI) beantragt und mit dem Projekttitel „Klimaschutzteilkonzept Mobilität für die Universitätsstadt Siegen“ bewilligt.

Der bewilligte Fördersatz beträgt 70 %.

Beantragt wurde ein umfassendes Mobilitätskonzept unter Betrachtung aller wesentlicher Verkehrsmittel. Neben den Trägern des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV) wird auch der Motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Wirtschaftsverkehr berücksichtigt.

Das Förderprogramm gibt sehr präzise vor, welche Bestandteile das Konzept beinhalten soll und welche Aspekte betrachtet werden sollen.

So sind folgende Inhalte unbedingt vorgegeben:

- Energie- und THG-Bilanz
- Potenzialanalyse
- Akteursbeteiligung
- Maßnahmenkatalog
- Verstetigungsstrategie
- Controlling-Konzept
- Kommunikationsstrategie

3. Ziel des Konzeptes

Mit dem Konzept und der darauffolgenden Anwendung und Umsetzung der Handlungsempfehlungen werden nachstehende Ziele verfolgt:

- Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen
- Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen
- Weiterentwicklung der Verkehrsplanung unter dem Gesichtspunkt „Klimaschutz“
- Motivation von Bürger*innen zur Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel

Im Gegensatz zu dem klassischen VEP Siegen-Mitte aus den Jahren 2002 bzw. 2015 stellt dieses Mobilitätskonzept damit eine ganzheitliche Strategie dar, um eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Siegen zu etablieren.

„Über die grundlegenden Handlungsansätze der Verkehrsvermeidung und der Verkehrsverlagerung sowie die alternativen Lösungen und technischen Innovationen sollen sich die Modal Split-Werte in den kommenden Jahren zu Gunsten des Umweltverbundes verändern. [...] Von daher berücksichtigt das Mobilitätskonzept neben infra-

strukturellen Maßnahmen auch sogenannte „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service (Mobilitätsmanagement).“

(aus: Klimaschutzteilkonzept Mobilität für die Stadt Siegen, S. 6, BSV)

Dabei liegt der Schwerpunkt des Konzeptes weniger auf der Lösungsfindung für einzelne Knotenpunkte oder der differenzierten Betrachtung der Verkehrsabwicklung an einzelnen Punkten als in der Formulierung eines Rahmens, um die Bedingungen für eine nachhaltige Mobilität, bzw. die Veränderung hin zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten, zu schaffen. Für den Rad- und Fußverkehr werden darüber hinaus auch lokal verortete Maßnahmenempfehlungen aufgezeigt, die einen konkreten Handlungsbedarf aufzeigen.

Das nun vorliegende Konzept ist daher vielmehr als ein gesamtstädtisches „Konzept für nachhaltige Mobilität“ zu sehen denn als Fortführung des VEP Siegen-Mitte, der einen Schwerpunkt auf die Betrachtung des MIV legt und die Handlungsempfehlungen auch nahezu ausschließlich darauf ausrichtet.

4. Schwerpunkte des Konzeptes

Ein Schwerpunkt des Konzeptes ist die umfassende Bestandsaufnahme (Kapitel 3), die alle Verkehrsträger (Rad- und Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV) einschließt. Daneben wurden auch die Themenfelder Wirtschaftsverkehr, Alternative Antriebe und Mobilitätsmanagement untersucht.

In diese Bestandsaufnahme flossen neben Begehungen und Befahrungen (per Rad und Kfz) des Stadtgebietes auch die Rückmeldungen und Anregungen aus einer Online-Bürgerbeteiligung ein. Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2016 wurden ebenfalls berücksichtigt.

Auf Basis der Bestandsaufnahme wurde eine Stärken-Schwächen-Analyse (Kapitel 3.14.1) erstellt.

Die daraus entwickelten und abgestimmten Leitziele (Kapitel 4.2) wurden in einer vorgeschalteten Präsentation im Verkehrsausschuss (siehe Vorlage 3076/2020) bereits vorgestellt und gemeinsam mit dem Modal Split-Zielwert politisch beschlossen.

Entwickelt wurde auf dieser Basis ein Handlungskonzept mit insgesamt 49 Maßnahmen in sieben Handlungsfeldern (s. Anlagenband zum Schlussbericht):

- 1) Fußverkehr
- 2) Radverkehr
- 3) Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)
- 4) Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)
- 5) Wirtschaftsverkehr
- 6) Alternative Antriebe
- 7) Mobilitätsmanagement

Zu den Handlungsfeldern Rad- und Fußverkehr wurden darüber hinaus aus der Bestandsaufnahme lokal verortete Maßnahmen herausgearbeitet, die der Behebung lokaler Mängel dienen und damit das Verkehrssystem des Rad- bzw. Fußverkehrs verbessern sollen.

Das Konzept sieht die Leitlinie

*Verkehrsvermeidung vor
Verkehrsverlagerung (vom MIV zum Fuß-/Radverkehr und ÖPNV) vor Verkehrsverbesserung (verträgliche Abwicklung des restlichen MIV)*

vor.

Dementsprechend liegt auch der Schwerpunkt in der Maßnahmenentwicklung nicht direkt beim MIV. Das städtische Straßennetz wurden stets zunächst aus der Sicht des Umweltverbundes betrachtet und bewertet.

Die für den MIV ermittelten Maßnahmenvorschläge sehen insbesondere eine verträgliche Abwicklung derjenigen Verkehre vor, die nicht ohne weiteres verlagert werden können.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass sich durch eine Verlagerung vor allem innerstädtischer Verkehre vom MIV auf den Umweltverbund gleichzeitig auch die Verkehrsabwicklung des MIV an kritischen Punkten verbessern kann.

5. Prozess zur Konzeptaufstellung

Das Mobilitätskonzept wurde durch das Fachbüro BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung aus Aachen erstellt.

Das Ingenieurbüro begann im August 2019 mit der Bearbeitung. Parallel zu der Konzeptentwicklung wurde ein Verkehrsmodell für das städtische Straßennetz aufgestellt. Dieses Verkehrsmodell wurde zur Betrachtung der Verkehrsmengen im Stadtgebiet benötigt und simuliert neben dem Analysefall 2019 auch die Veränderung im Jahr 2030.

Teil der Konzeptaufstellung war eine umfangreiche Information und Beteiligung relevanter Akteure, darunter neben dem politisch besetzten Arbeitskreis auch die Bürgerschaft und Interessensvertreter.

Der Arbeitskreis vereint diejenigen relevanten Akteure, deren Mitwirkung am und Kenntnis über den Erstellungsprozess notwendig war bzw. für den nachfolgenden Umsetzungsprozess notwendig ist. Neben Vertretern der Fraktionen und den betroffenen Abteilungen der Verwaltung sind auch Vertreter des ADFC, des Beirates der Menschen mit Behinderung und des Seniorenbeirates sowie der VWS und der Polizei Mitglieder des Arbeitskreises.

Begleitend zu den unten aufgeführten Terminen des Beteiligungsprozesses fand ein kontinuierlicher Austausch und eine regelmäßige Abstimmung zwischen der zuständigen Abteilung 4/1 Straße und Verkehr und dem beauftragten Büro BSV statt.

Tabelle 1: durchgeführte Beteiligungstermine

Akteur	Datum	Inhalt
Arbeitskreis	10.10.2019	Ortsbesichtigung (Talachse und ZOB Siegen)
Bürger	Oktober – November 2019	Online-Bürgerbeteiligung
Arbeitskreis	05.12.2019	Vorstellung Zwischenergebnisse aus Online-Bürgerbeteiligung
ZWS	09.03.2019	ÖPNV
Arbeitskreis	09.04.2020	Vorstellung - Ergebnisse aus Online-Bürgerbeteiligung,

		- Zwischenergebnisse Bestands- und Potenzialanalyse
Wirtschaftsförderung Stadt Siegen	17.06.2020	Elektromobilität und Wirtschaftsverkehr
Arbeitskreis	25.06.2020	Abstimmung Leitziele und Modal Split-Zielwert
Verkehrsausschuss	08.09.2020	Vorstellung <ul style="list-style-type: none"> - Ergebnisse online-Bürgerbeteiligung - Zwischenergebnisse Bestands- und Potenzialanalyse
Verkehrsausschuss	08.09.2020	Beschlussfassung zu Leitzielen und Modal Split-Zielwert (s. Vorlage 3076/2020)
Bürger	28.09.2020	Vorstellung <ul style="list-style-type: none"> - Ergebnisse online-Bürgerbeteiligung 2019 - Zwischenergebnisse Bestands- und Potenzialanalyse - beschlossene Leitziele und Modal Split-Zielwert
Arbeitskreis	17.12.2020	Abstimmung Entwurf Handlungskonzept Rad- und Fußverkehr (letzteres im Selbststudium mit Gelegenheit zur Rückmeldung)
Arbeitskreis	14.01.2021	Übersendung des Entwurfs zum Handlungskonzept zum Selbststudium mit Möglichkeit zur Rückmeldung
Bürger/Arbeitskreis	18.01.2021 – 31.01.2021	Online-Vorstellung Handlungskonzept mit Möglichkeit zur Rückmeldung über Online-Umfrage
Arbeitskreis	10.02.2021	Vorstellung und Besprechung <ul style="list-style-type: none"> - Ergebnisse aus Beteiligung - Handlungskonzept - Klimabilanzierung
Arbeitskreis	04.03.2021	Vorstellung und Besprechung <ul style="list-style-type: none"> - Ergebnisse Maßnahmenpriorisierung - Klimabilanzierung

5. Umsetzungskonzept

Für die Umsetzung des Konzeptes wird ein Zeitraum ab Beschlussfassung bis 2030 vorgesehen.

Ziel ist die Erreichung des vorgesehenen Modal Split-Zielwertes. Selbstverständlich soll auch der Aufschwung, den vor allem der Radverkehr durch die Corona-Pandemie erhalten hat, genutzt werden.

Mit dem Erreichen des Zieljahres 2030 soll mindestens der im Konzept anberaumte Modal Split erreicht worden sein.

Die benannten Maßnahmen sind sehr unterschiedlich. Teilweise wurden Maßnahmen herausgearbeitet, die als Arbeitsgrundlage für weitere Maßnahmen dienen und sind somit von konzeptioneller Natur.

Die Abhängigkeit der Maßnahmen von- und zueinander wird in der Anlage 3 dargestellt. Zu beachten ist, dass die Abarbeitung des Maßnahmenkataloges nicht strikt analog zu dieser Darstellung erfolgen kann, sondern bedarfsabhängig erfolgen muss.

Viele Maßnahmen, insbesondere die des Rad- und Fußverkehrs, sind im Rahmen von Neu- und Umbauprojekten ständig zu beachten und können nicht mit einer einmaligen Bearbeitung erfüllt werden. Hier sind kontinuierliche und strukturierte Herangehensweisen notwendig, die im Rahmen der Arbeitsprogramme der betroffenen Abteilungen und Arbeitsgruppen festgelegt werden müssen.

Einige Maßnahmen sind bereits in den Arbeitsprogrammen verankert und bedürfen nur einer Verfeinerung und Verstetigung. Andere Maßnahmen werden bislang noch gar nicht angegangen, sodass eine Aufgabendefinition erfolgen muss.

Zu anderen Maßnahmen laufen bereits Planungen. Beispielhaft sind dazu die Steckbriefe R6 „Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltepunkten“ (hier: Bike & Ride-Offensive) und R10 „Fahrradmietsystem“ (hier: Kooperation mit Velocity Siegerland GmbH) zu nennen.

Die Zusammenhänge, gegenseitigen Abhängigkeiten sowie der Umsetzungsplan sollen in regelmäßig stattfindenden verwaltungsinternen Besprechungen abgestimmt und im Bedarfsfall in die politischen Gremien getragen werden.

6. Ausblick und weiteres Vorgehen

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität ist ein umfassendes Konzept, mit einer Vielzahl an verschiedenen Maßnahmen, die in großen Teilen aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen und auf das Ziel einer nachhaltigen und weniger Kfz-orientierten Mobilität hinarbeiten.

Die aufgezeigten Maßnahmen sollen in einem nächsten Schritt innerhalb der Verwaltung mit dem für die Themenfelder zuständigen Abteilungen besprochen werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist je nach Zuständigkeit an die jeweilige Abteilung abzugeben.

Gleichzeitig soll ein kontinuierlicher Austausch zwischen den Abteilungen geschaffen werden, sodass das Thema der Nachhaltigen Mobilität stärker in die Planung und die Entwicklung der Stadt Siegen integriert und stets mitgedacht wird.

Da die Akzeptanz des Konzeptes maßgeblich von der Bevölkerung abhängt, soll eine entsprechende Kommunikation insbesondere im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes erfolgen.

In regelmäßigen Abständen wird im Rat und den Ausschüssen (in Abhängigkeit von den jeweiligen Maßnahmen) über den Umsetzungsstand des Konzeptes berichtet.

Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input checked="" type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität ist ein Mobilitätskonzept, welches alle wesentlichen Verkehrsmittel betrachtet und Maßnahmen aufzeigt, die als Planungsgrundlage dazu beitragen sollen, dass langfristig eine Veränderung der Mobilität vom Kfz-dominierten Verkehr zum Umweltverbund erreicht werden kann.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität wurde unter Berücksichtigung vorhandener Klimaschutzziele und –zielkonzepte erstellt und baut inhaltlich auf diesen auf. Inhaltlich wurden bereits bekannte Maßnahmen weiter entwickelt und neue Maßnahmen entwickelt, die zur Reduzierung der THG-Emissionen beitragen.			

i.V.

gez.

Henrik Schumann
 Stadtbaurat

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

Anlage(n):

1. [Anlage 1 KSTK Mobilität Siegen Bericht](#)
2. [Anlage 2 KSTK Mobilität Siegen Anlagenband](#)
3. [Anlage 3 Rahmenplan](#)