

Bekanntmachung der Universitätsstadt Siegen

Die 5. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften findet am

Donnerstag, 27.05.2021, 17:00 Uhr,

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

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Fertigstellung Klimaschutzteilkonzept Mobilität
2. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 06.05.2021
3. Fragestunde
4. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung
 - 4.1 Generationsübergreifendes Wohnen
- Antrag der Fraktion DIE LINKE -
 - 4.2 Bebauung ehemaliges Gelände Waldhardt
- Antrag der Fraktion DIE LINKE -
5. Umsetzung des Wohnbaulandkonzeptes 2018;
Konzeptionsbeschluss zur Erweiterung des Wohngebietes Bürbacher Giersberg (Untersuchungsfläche Bürbach_2)
6. Neuauufstellung des Regionalplans Arnsberg, Räumlicher Teilplan MK-OE-SI;
hier: Stellungnahme der Universitätsstadt Siegen im Rahmen der Behördenbeteiligung
7. 2. Beiratsperiode des Beirats für Stadtgestaltung
8. Wasserspiel an der Siegerlandhalle
9. Mitteilungen der Verwaltung
 - 9.1 Sachstand der Dachsanierung an der Siegerlandhalle
Mündlicher Bericht
 - 9.2 Sachstand Modernisierung der Gastronomie in der Bismarckhalle
Mündlicher Bericht

B. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 06.05.2021

WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG / STADTENTWICKLUNG

2. Mitteilungen der Verwaltung

3. Sachstandsbericht Gewerbegebiete

4. VERSCHIEDENES

STADTHALLEN / BÜRGERHÄUSER

5. VERSCHIEDENES

LIEGENSCHAFTEN

6. Grundstücksangelegenheiten
- mündlicher Bericht -

7. Verkauf eines Erbbaugrundstücks

8. Verkauf einer Fläche

9. VERSCHIEDENES

10. MITTEILUNGEN AN DIE PRESSE

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

Siegen, 14.05.2021

Der Bürgermeister

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

über die 5. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften

vom: **27.05.2021**

von: **17:00 Uhr**

bis: **19:01 Uhr**

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

Anwesend waren:

I. Vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften:

Stv Rujanski, Detlef	- als Vorsitzender -
AM Born, Stefan	
Stv Heilmann, Martin	- für Stv Jung, Angela -
AM Klaas, Henner	
Stv Klein, Marc	
Stv Nüchtern, Markus	
Stv Rompf, Jürgen	
Stv Rompf-Selimi, Nazlije	- für Stv Reifenrath, Frank -
AM Schneider, Bernd	
Stv Schneider, Silke	
Stv Schulz, Jürgen	
AM Schulz, Kenny	
Stv Six, Annette	
Stv Stinner, Jürgen	- für AM Rothenpieler, Mark -
AM Stoker, Daniela	
AM Sündermann, Egon	
Stv Wagener, Tanja	

II. Beratende Mitglieder:

AM Leukel, Klaus Bernhard
AM Profus, Norbert
AM Scherzberg, Nicole

Nicht anwesend waren:

Stv Jung, Angela	vertreten durch	Stv Heilmann, Martin
Stv Reifenrath, Frank	vertreten durch	Stv Rompf-Selimi, Nazlije
AM Rothenpieler, Mark	vertreten durch	Stv Stinner, Jürgen
AM Garcia Lopez, José-Antonio		
AM Langer, Hans-Peter	vertreten durch	AM Menn, Meike
AM Menn, Meike		
AM Teixeira, Katja		
AM Tomczak, Daniela		

III. Aufgrund besonderer Einladung

Frau Dr. Engelen - vom externen Ingenieurbüro BSV Büro für
Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen zu TOP 1 –

IV. Von der Verwaltung:

BM Mues
StBR Schumann
VA Krippendorf
VA Zilz
VA Heide
VA Krause
VA Schneider
VA Hinkel
Stl Rohde - als Schriftführerin –

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Fertigstellung Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Vorlage Nr. VL 356/2021

Frau Dr. Engelen vom Büro BSV trägt die Ergebnisse des Klimaschutzteilkonzeptes vor und erläutert die Hintergründe zu dem Projekt. Sie hält fest, dass man sich bei den Zielwerten für einen eher moderaten anstelle eines ambitionierten Ansatzes entschieden habe, beispielsweise beim Modal Split. Dabei handle es sich aber lediglich um Mindestzielsetzungen, die gerne übertroffen werden sollen.

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.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 5 Enthaltungen (B'90/Die Grünen, Volt, AfD)

5. AfSWSL 27.05.2021

2. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 06.05.2021

Es werden keine Hinweise vorgebracht.

5. AfSWSL 27.05.2021

3. Fragestunde

Es liegen keine Anfragen vor.

5. AfSWSL 27.05.2021

4. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung

4.1 Generationsübergreifendes Wohnen - Antrag der Fraktion DIE LINKE -

Vorlage Nr. AT 87/2021

In der letzten Sitzung wurde eine Verträglichkeitsuntersuchung für die Ansiedlung eines Discounters auf dieser Fläche beauftragt, sodass Herr Schumann bittet, das Ergebnis erst einmal abzuwarten.

Außerdem gibt er zu bedenken, dass es nicht möglich sei, über eine exakte Wohnform auf diesem Grundstück zu spekulieren, da es sich um ein Privatgrundstück handle und dem Eigentümer in keiner Form eine Nutzung in Form von generationsübergreifendem Wohnen vorgeschrieben werden könne.

Der Antrag solle die zuletzt beauftragte Verträglichkeitsstudie nicht außer Kraft setzen, stellt Frau Schneider klar. Vielmehr solle es als Alternative bei negativem Ergebnis dienen, wenn-

gleich es sich hierbei aus ihrer Sicht um die effektivere und bessere Nutzung an der Stelle handle.

Die Meinungen im Ausschuss sind zwiespältig. Während die CDU- und SPD-Fraktionen Herrn Schumann folgen können, sind die Fraktion B'90/Die Grünen und FDP einer Ansiedlung gegenüber skeptisch. Die UWG-Fraktion kann sich grundsätzlich der Bitte Herrn Schumanns, erst einmal das Ergebnis der Verträglichkeitsstudie abwarten, anschließen, allerdings bestehen auch dort Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen eines Discounters insbesondere auf den Einzelhandel.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften und Stadthallen beschließt zu prüfen, inwieweit generationenübergreifendes Wohnen an Stelle von der Ansiedelung eines Discounters auf dem Elih-Gelände realisierbar ist.

**Beratungsergebnis: Mehrheitlich dagegen (CDU, SPD, AfD, Volt)
5 dafür (B'90/Die Grünen, FDP, DIE LINKE)
1 Enthaltung (UWG)**

5. AfSWSL 27.05.2021

4.2 Bebauung ehemaliges Gelände Waldhardt - Antrag der Fraktion DIE LINKE -

Vorlage Nr. AT 88/2021

Einleitend betont Frau Schneider noch einmal den großen Bedarf an sozialem Wohnraum, der auch zuletzt aus dem Wohnungsraumbarometer 2020 noch einmal klar hervor ging. Dieser Bedarf könne an dieser Stelle in Form von Reihenhäusern bedient werden, sodass die Fraktion DIE LINKE diese Möglichkeit gerne von der Verwaltung prüfen lassen würde.

Für Herrn Schumann kommt dieser Wunsch zu spät. Vor einiger Zeit bereits wurde die Veräußerung des Grundstückes beschlossen und entsprechend ausgeschrieben, im nichtöffentlichen Teil der Sitzung werde über den Verkauf beraten und abgestimmt.

Beschluss:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften und Stadthallen beschließt, dass die Stadt Siegen die Möglichkeit prüft, auf dem Gelände des ehemaligen Hotels Waldhardt eine Reihenhaussiedlung zu bauen. Die könnte durch die KEG oder einen privaten Investor erfolgen.

2. Sollte die Prüfung positiv ausfallen, werden die so entstandenen Reihenhäuser entweder vermietet oder mittels Erbpacht verkauft.

Beratungsergebnis: Mehrheitlich dagegen

1 dafür (DIE LINKE)

4 Enthaltungen (B'90/Die Grünen, FDP, Volt)

5. AfSWSL 27.05.2021

**5. Umsetzung des Wohnbaulandkonzeptes 2018;
Konzeptionsbeschluss zur Erweiterung des Wohngebietes Bürbacher Giersberg
(Untersuchungsfläche Bürbach_2)**

Vorlage Nr. VL 282/2021

In der Aussprache des Ausschusses wird deutlich, dass der Vorlage grundsätzlich zugestimmt wird. Jedoch sollen auf Antrag von Frau Wagener hin die vier Wohneinheiten am Spiesweg ersatzlos gestrichen werden. Die Fläche oberhalb der Leineweberstraße soll durch Verdichtung integriert werden. Die Verwaltung soll außerdem in Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW prüfen, ob eine Zuwegung zur Dicken Eiche und eine Bebauung der darüber liegenden Freifläche möglich ist. Diesem Vorschlag kann auch von den anderen Ausschussmitgliedern zugestimmt werden.

Herr Schumann sagt zu, noch einmal Gespräche bezüglich des 3er Blocks im Norden mit dem Landesbetrieb aufzunehmen und in der nächsten Sitzung nach den Sommerferien zu berichten. Den anderen Punkten des Antrags hat er nichts entgegen zu setzen, die Verwaltung sei dabei durchaus flexibel

Beschlussvorschlag (geändert):

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die wohnbauliche Entwicklung der Untersuchungsfläche Bürbach_2 unter Inanspruchnahme von Teilbereichen der Untersuchungsfläche Bürbach_4.

Der Rat der Universitätsstadt Siegen nimmt die städtebaulichen Entwicklungsvarianten 3 und 4 zu den Bereichen „Am Wäldchen“ und „Zur Dicken Eiche“ zur Kenntnis.

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beauftragt die Verwaltung auf Basis der Entwicklungsvariante 4 mit den Vorarbeiten für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 436 „Erweiterung Bürbacher Giersberg“, Stadtteil Bürbach zu beginnen. *Die vier Wohneinheiten am Spiesweg sollen ersatzlos gestrichen und in die Fläche oberhalb der Leineweberstraße durch Verdichtung integriert werden. Außerdem soll von der Verwaltung in Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW geprüft werden, ob eine Zuwegung zur Dicken Eiche und Bebauung der darüber liegenden Freifläche möglich ist.*

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

5. AfSWSL 27.05.2021

**6. Neuaufstellung des Regionalplans Arnsberg, Räumlicher Teilplan MK-OE-SI;
hier: Stellungnahme der Universitätsstadt Siegen im Rahmen der Behördenbeteiligung**

Vorlage Nr. VL 346/2021

Insgesamt kann sich der Ausschuss der Stellungnahme der Verwaltung mit Bedauern anschließen. Die mit dem Regionalplan einhergehende starke Einschränkung von Städten und Gemeinden in Südwestfalen in vielen Bereichen trifft auf Empörung. Wie die Verwaltung teilt man die Hoffnung auf eine Überarbeitung des Planes.

Auf Nachfrage des Ausschusses nach der Rechtsverbindlichkeit des Planes zum aktuellen Zeitpunkt eröffnen Herr Schumann und Frau Krippendorf, dass die Ziele eigentlich schon jetzt zu beachten seien, jedoch zunächst im Rahmen der Aufstellung lediglich als Grundsätze in die Abwägung einzustellen seien. Beim Gewerbegebiet Martinshardt II wird es vermutlich zu der ersten interessanten Auseinandersetzung damit kommen.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Siegen nimmt die Informationen zur Neuaufstellung des Regionalplans Arnsberg, Räumlicher Teilplan für den Märkischen Kreis und die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein zur Kenntnis und beschließt die Stellungnahme der Universitätsstadt Siegen.

**Beratungsergebnis: Einstimmig dafür,
5 Enthaltungen (B'90/Die Grünen, DIE LINKE, Volt)**

5. AfSWSL 27.05.2021

7. 2. Beiratsperiode des Beirats für Stadtgestaltung

Vorlage Nr. VL 353/2021

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beruft für die zweite Beiratsperiode des Beirats für Stadtgestaltung nachstehende Personen als ordentliche Mitglieder

1. Thomas Knüvener
2. Patricia Merkel
3. Ulrike Platz
4. Christoph Menzel
5. Prof. Antje Freiesleben

sowie als stellvertretendes Mitglied

6. Rüdiger Karzel

und nimmt die aktualisierte Geschäftsordnung zur Kenntnis.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

5. AfSWSL 27.05.2021

8. Wasserspiel an der Siegerlandhalle

Vorlage Nr. VL 366/2021

Herr Heilmann wirft die Frage auf, ob die ursprünglichen Spender des Brunnens eventuell noch ein weiteres Mal bereit wären, für eine Reparatur oder einen Ersatz zu spenden. Falls ein Neuaufbau erfolgen sollte, bittet er um ein kindergerechtes Design.

Aufgrund der Tatsache, dass in den letzten Jahren vermehrt Brunnen zurück gebaut wurden, wie der Brunnen in der Wensch oder in der Fissmer-Anlage, finden sowohl SPD -als auch CDU-Fraktion es sinnvoll, bis Ende dieses Jahres eine Bestandsaufnahme aller Brunnen und deren Zustände in Siegen zu machen und anschließend ein entsprechendes Konzept zu entwickeln. Der restliche Ausschuss kann sich diesem Vorschlag anschließen. Neben dem Zustand, Sanierungsmöglichkeiten und –kosten sollen auch historische und kulturelle Aspekte Eingang bei der Betrachtung finden.

Die Komplexität dieser Bestandsaufnahmen sei nicht zu unterschätzen, erklärt Herr Schumann. Problematisch sei, dass aktuell personell wenig Kapazitäten für die Erarbeitung vorhanden seien. Themenmäßig sieht er bei der Beratung über das Konzept und die Sanierungen außerdem eher die Zuständigkeit von Bau- und Umweltausschuss gegeben,.

Der Ausschuss einigt sich darauf, vom Beschlussvorschlag abzuweichen und die Vorlage lediglich zur Kenntnis zu nehmen, da der weitere Umgang mit dem Wasserspiel in einem ganzheitlichen Konzept alle Brunnen betreffend geregelt werden soll. Die Verwaltung wird daher beauftragt, auf Grundlage der Diskussionen ein Brunnenkonzept zu erarbeiten und dieses anschließend den politischen Gremien vorzustellen.

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften nimmt die Vorlage zur Kenntnis. Die Verwaltung soll auf Grundlage der Diskussion ein Brunnenkonzept erarbeiten und anschließend den politischen Gremien vorlegen.

Beratungsergebnis: Zur Kenntnis genommen

5. AfSWSL 27.05.2021

9. Mitteilungen der Verwaltung

9.1 Sachstand der Dachsanierung an der Siegerlandhalle

Mündlicher Bericht

Herr Heide berichtet zum aktuellen Stand. Das Problem bestand insbesondere darin, dass im Zuge der Dachsanierung festgestellt wurde, dass die seinerzeitige Blechverkleidung der Binder, die außerhalb der Dachhaut befindlich sind, mit großer Wahrscheinlichkeit die Spannglieder innerhalb des Betonbinders getroffen haben könnten. In der Zwischenzeit wurden Untersuchungen von über 600 Bohrlöchern mit Endoskopen vorgenommen, um herauszufinden, an welchen Bohrstellen Kontakt zu diesen Spanngliedern besteht. Dazu wurde jedes Bohrloch einzeln aufgemessen, endoskopisch untersucht und dann einer Kategorisierung zugeführt (getroffen oder nicht getroffen).

An einer Stelle wurde dann festgestellt, dass ein um die Spannglieder befindliches Füllrohr, angebohrt wurde und das Füllrohr innen nicht verpresst ist. Bei dieser Stelle handle es sich also um eine ganz klar zu sanierende Stelle, der weitere Umgang damit müsse noch eruiert werden. Aus der Stellungnahme des Prüfstatiker, welcher die 600 Probestellen analysiert hat, geht hervor, dass die Standsicherheit weiterhin gegeben ist, jedoch wurde im Zuge dieser Untersuchung an einer Stelle, einer montierten Richtfunkantenne, eine Beschädigung im Spanndraht festgestellt. Aktuell befinde man sich dazu noch in der juristischen Prüfung, eigentlich handle es sich dabei um einen Gewährleistungsschaden des ausführenden Unternehmens. Außerdem geprüft werde zur Zeit die Auswirkung des geschädigten Spannbinders, insbesondere auf die Standsicherheit und Tragfähigkeit. Leider handle es sich genau um den Binder, der sich über dem Bühnenbereich befinde und damit am weitesten gespannt und der größten Nutzlast (Bühnentechnik) ausgesetzt sei.

Die sonstige Dachsanierung wird in den kommenden Tagen fortgeführt, ab dem 31. Mai solle dann die partielle Betonsanierung beginnen. Der hintere Bindebereich solle kommende Woche eingerüstet werden, sodass dann die Montage der Fassadenunterkonstruktion zumindest in Teilbereichen endlich begonnen werden könne und die Fertigstellung der Dachsanierung (mit Ausnahme des einen Binders) sukzessiv erfolgen könne.

Aufgrund der erheblichen Überstandszeiten sei auf jeden Fall mit Kostensteigerungen zu rechnen, insbesondere im Gerüstbau, im Bereich der Dachdeckerarbeiten halte sich dies jedoch vermutlich in Grenzen.

5. AfSWSL 27.05.2021

9.2 Sachstand Modernisierung der Gastronomie in der Bismarckhalle

Mündlicher Bericht

Aktuell befände man sich im laufenden Baustellenbetrieb, berichtet Herr Heide. Der Restaurantbereich sei mittlerweile abgerissen und der Innenbereich freigelegt worden. Die Trockenbauarbeiten seien weitestgehend fertiggestellt, die Elektroarbeiten laufen derzeit. Im Restaurant wurden soweit alle Gewerke beauftragt, jedoch gebe es aktuell einige Lieferschwierigkeiten im Möbelbereich, allerdings konnte dafür im Gespräch mit der Siegerlandhalle und den Pächtern bereits eine Alternativlösung gefunden werden, die zu aller Zufriedenheit sogar kostenneutral ausgeführt werden konnte. Somit sei nach jetzigem Stand die Übergabe des Restaurants Ende Juli realisierbar.

Bei Sanierung der WC-Anlage gab es Probleme, für alle Gewerke Auftragnehmer zu finden. Aktuell befinde man sich in der Vorbereitung zum Abbruch des Innenbereiches. Die Sondierung der Kanäle, an die die neuen WC-Anlagen dann angeschlossen werden sollen, sei abgeschlossen, nun werden die neuen Grundleitungen unter der Bodenplatte eingebracht. Dabei handle es sich um eine sehr aufwendige und kleinteilige Arbeit, sodass auf eine Fertigstellung im Oktober gehofft werde. In der Übergangszeit gebe es jedoch glücklicherweise Ausweichmöglichkeiten auf andere WC-Anlagen. Erfreulicherweise liegen die Kosten zum aktuellen Zeitpunkt sogar unter den Schätzkosten.

5. AfSWSL 27.05.2021

Siegen, den 31.07.2021

Siegen, den 23.07.2021

Rujanski
Vorsitzender

Rohde
Schriftführerin

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](#)



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen

Schlussbericht

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael Baier
Dr.-Ing. Katja Engelen
Dipl.-Ing. Yvonne Reul
Claudia Maximini, M.A.

Aachen, im Februar 2021

N:\2019_19\190580_KSTK Siegen\Texte\Berichte\190580_KSTK
Mobilität_Siegen_Bericht_V10.docx

Förderprojekt

Die Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen ist im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), vertreten durch den Projektträger Jülich, gefördert worden.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Hinweis:

Im Interesse einer besseren Lesbarkeit wird nicht ausdrücklich in geschlechtsspezifische Personenbezeichnungen differenziert. Die gewählte männliche Form schließt eine adäquate weibliche Form gleichberechtigt ein.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage und Anlass	4
1.2	Zielsetzung	5
1.3	Projekthalte und -ablauf	6
2	Methodische Überlegungen und Ansätze	8
2.1	Anwendung der Szenarientechnik	8
2.2	Aufbau eines Verkehrsmodells	9
2.3	Erstellung einer Klimabilanz	10
2.4	Festlegung eines Bewertungssystems	11
2.5	Durchführung einer Akteursbeteiligung	14
3	Bestandsanalyse	16
3.1	Lage und regionale Verflechtungen	16
3.2	Stadt- und Einwohnerstruktur	17
3.2.1	Bevölkerungsverteilung	17
3.2.2	Flächennutzung	18
3.3	Mobilitätsverhalten der Bevölkerung	19
3.4	Bürgersicht (Ergebnisse online-Bürgerbeteiligung)	20
3.5	Fußverkehr	25
3.5.1	Netzdefinition	25
3.5.2	Nutzungsanforderungen	26
3.5.3	Detailbetrachtung der zentralen Versorgungsbereiche	28
3.6	Radverkehr	47
3.6.1	Netzdefinition	47
3.6.2	Dauerzählstellen im Radverkehr	49
3.6.3	Öffentliches Fahrradverleihsystem	52
3.6.4	Nutzungsanforderungen	53
3.6.5	Detailbetrachtung des definierten städtischen Radverkehrsnetzes	57
3.7	ÖPNV und verknüpfte Mobilität	72
3.7.1	Netzdefinition	73
3.7.2	Nutzungsanforderungen	80
3.7.3	Detailbetrachtung zum ÖPNV	81
3.8	Kfz-Verkehr (fließend)	86
3.8.1	Netzdefinition	87
3.8.2	Nutzungsanforderungen	87
3.8.3	Detailbetrachtungen zum fließenden Kfz-Verkehr	88
3.9	Kfz-Verkehr (ruhend)	95
3.9.1	„Netzdefinition“	97
3.9.2	Nutzungsanforderungen	98
3.9.3	Detailbetrachtung zum ruhenden Kfz-Verkehr	98
3.10	Wirtschaftsverkehr	99
3.10.1	Netzdefinition	100
3.10.2	Nutzungsanforderungen	101
3.10.3	Detailbetrachtung zum Wirtschaftsverkehr	102
3.11	Alternative Antriebe	106
3.11.1	Netzdefinition	107
3.11.2	Nutzungsanforderungen	109
3.11.3	Detailbetrachtung zu alternativen Antrieben	109
3.12	Mobilitätsmanagement	116
3.12.1	„Netzdefinition“	117
3.12.2	Nutzungsanforderungen	117
3.12.3	Detailbetrachtung zum Mobilitätsmanagement	117
3.13	Klimabilanz	121
3.14	Zusammenfassung	122

3.14.1	Stärken und Schwächen	122
3.14.2	Quantifizierung der ausgewählten Bewertungsindikatoren	126
4	Potenzialanalyse	129
4.1	Referenzszenario	129
4.1.1	Klimabilanz	129
4.1.2	Zusammenfassung	130
4.2	Klimaschutzszenario	132
4.2.1	Leitziele	132
4.2.2	Zielwert Modal Split	135
4.2.3	Klimabilanz	137
4.2.4	Zusammenfassung	139
5	Planungsleitlinien	142
5.1	Fußverkehr	142
5.2	Radverkehr	143
5.3	Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)	144
5.4	Kfz-Verkehr	145
5.5	Wirtschaftsverkehr	146
5.6	Alternative Antriebe	146
5.7	Mobilitätsmanagement	147
6	Handlungskonzept	148
6.1	Bürgersicht (Ergebnisse online-Bürgerbeteiligung)	148
6.2	Handlungsfeld „Fußverkehr“	155
6.3	Handlungsfeld „Radverkehr“	155
6.4	Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“	156
6.5	Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“ (fließend und ruhend)	156
6.6	Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“	157
6.7	Handlungsfeld „Alternative Antriebe“	157
6.8	Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“	157
7	Umsetzungskonzept	158
7.1	Klimaorientierte Priorisierung der Maßnahmen	158
7.2	Umsetzungsorientierte Priorisierung der Maßnahmen	163
8	Verstetigungsstrategie	165
8.1	Verwaltungsstruktur	165
8.2	Organisations- und Arbeitsstruktur	166
8.2.1	Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe „Mobilität“	166
8.2.2	Temporäre Arbeitsteams	166
8.2.3	Interfraktioneller Arbeitskreis „Klimaschutzteilkonzept Mobilität“	166
8.2.4	Interkommunale Arbeitsgruppe „Mobilität“ des Kreises Siegen-Wittgenstein	166
8.3	Weitere externe Unterstützung	167
8.4	Handlungsempfehlungen	167
9	Controlling-Konzept	170
9.1	Erfassung des Arbeitsstands	170
9.2	Bewertung des Zielerreichungsgrads	170
9.3	Akteursbeteiligung	171
9.4	Handlungsempfehlungen	172
10	Kommunikationsstrategie	173
10.1	Sachliche Wissensvermittlung	173
10.2	Emotionale Überzeugungsarbeit	174
11	Fazit und Ausblick	178

Bildverzeichnis**180****Tabellenverzeichnis****184**

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Anlass

Die Universitätsstadt Siegen engagiert sich seit langem im Klimaschutz und ist seit 1995 Mitglied im Klima-Bündnis. Mit dieser Mitgliedschaft verpflichten sich die Kommune, die Treibhausgasemissionen insgesamt alle fünf Jahre um 10 % (ausgehend vom Basisjahr 1990) zu reduzieren und die Emissionen auf 2,5 t-CO₂-Äquivalent pro Einwohner und Jahr zu senken.

Seit 1995 wurden weitere Konzepte zum Klimaschutz, teilweise unter Beteiligung von Politik und Bevölkerung, erstellt. In 2016 wurde das Zielkonzept „Klimaschutz und Klimaanpassung“ in Eigenleistung der Stadt Siegen erarbeitet und in dem darin enthaltenen Handlungsfeld „Mobilität“ das Leitziel „Erhöhung des Anteils emissionsarmer bzw. -freier Mobilität“ definiert.

Im Jahr 2011 resultieren rund 22,8 % der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor, der damit den zweitgrößten CO₂-Emittent darstellt. Die Summe der CO₂-Emissionen ist seit 1990 gesunken, jedoch sind die Emissionen des Verkehrssektors annähernd auf dem gleichen Niveau geblieben. (Bild 1)

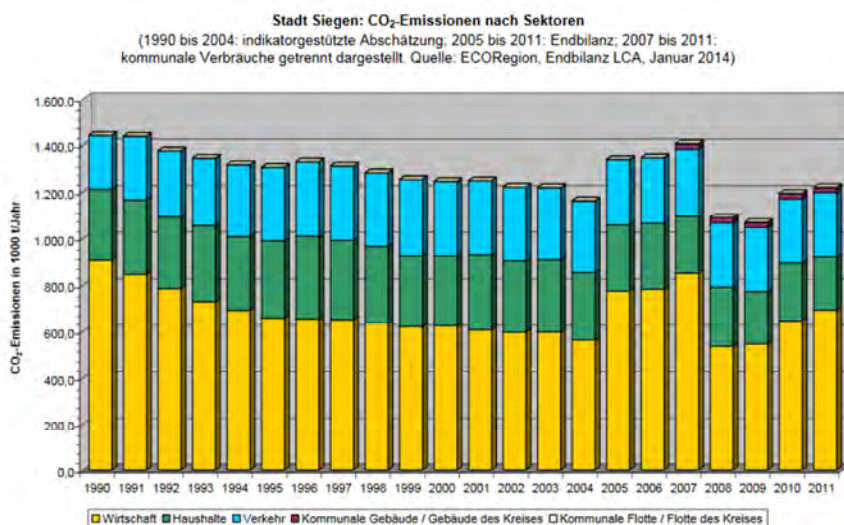


Bild 1: CO₂-Emissionen der Stadt Siegen nach Sektoren (Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept für den Kreis Siegen-Wittgenstein, 2014)

Die Notwendigkeit einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger ist neben den hohen CO₂-Emissionen auch an der aktuellen Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung der Universitätsstadt Siegen erkennbar. Der Modal Split¹ wurde im

¹ Der Modal Split ist eine Kenngröße, die die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die verschiedenen Verkehrsmittel beschreibt. Der Modal Split stellt damit die Prozentanteile der einzelnen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (hier: Wege) oder der Verkehrsleistung (hier: Personenkilometer) dar.

Jahr 2017 im Rahmen einer Haushaltsbefragung² ermittelt. Demnach werden rund 73 % aller Wege mit dem eigenen motorisierten Fahrzeug oder als Mitfahrer zurückgelegt. Lediglich 27 % der Wege entfallen auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus und Bahn) (Bild 2).

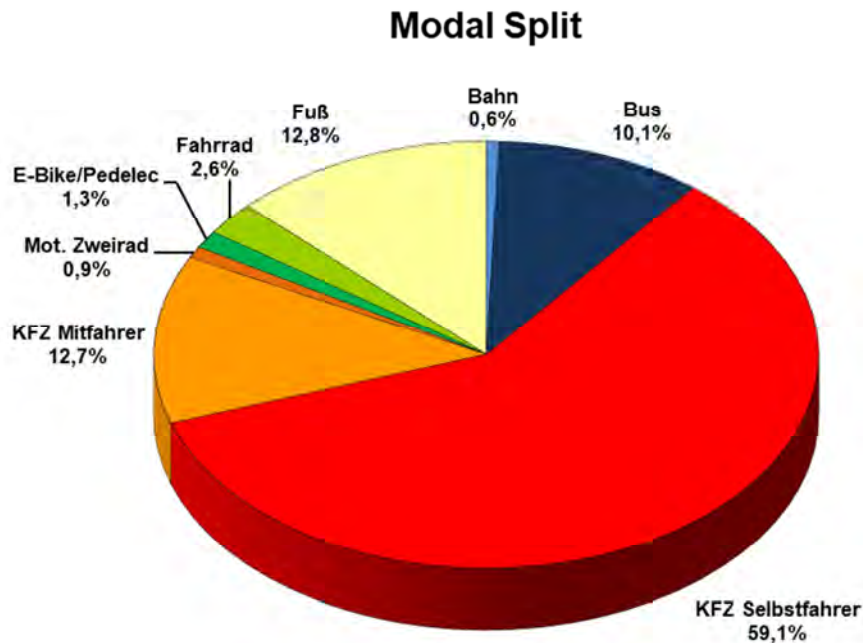


Bild 2: Modal Split der Universitätsstadt Siegen (Quelle: Haushaltsbefragung Universitätsstadt Siegen, 2017)

Um den Handlungsbedarf zur Erreichung des im Zielkonzept „Klimaschutz und Klimaanpassung“ (Stadt Siegen, 2016) verankerten Leitzieles „Erhöhung des Anteils emissionsarmer bzw. -freier Mobilität“ zu identifizieren und einen Handlungsfahrplan aufzustellen, hat sich die Universitätsstadt Siegen 2019 erfolgreich um Fördermittel zur Aufstellung eines Klimaschutzteilkonzept Mobilität beworben.

1.2 Zielsetzung

Das Ziel des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität „Klimafreundliche Mobilität in Siegen“, welches im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Natur und Reaktorsicherheit (BMU) gefördert wird, ist die Reduktion von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen sowie die nachhaltige Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen. Das Konzept soll eine Grundlage bieten, um in der Verkehrsplanung die zukünftigen demographischen, ökologischen und ökonomischen Herausforderungen zu berücksichtigen und diese im Hinblick auf die gesamtstädtische Mobilitätsentwicklung integrieren und umsetzen zu können.

Vor diesem Hintergrund stellt das ausgearbeitete Mobilitätskonzept eine ganzheitliche Strategie für eine nachhaltige Mobilitäts-

² Ingenieurbüro Helmert (2017): Mobilitätsbefragung 2017 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Universitätsstadt Siegen, Aachen.

entwicklung dar, die die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele unterstützten soll. Über die grundlegenden Handlungsansätze der Verkehrsvermeidung und der Verkehrsverlagerung sowie die alternativen Lösungen (z. B. Sharingsysteme) und technischen Innovationen (z. B. Elektromobilität) sollen sich die Modal Split-Werte in den kommenden Jahren zu Gunsten des Umweltverbunds verändern. Um diese Zielsetzung effektiv erreichen zu können, müssen die Verkehrsteilnehmer mitgenommen werden. Hierfür ist neben der Beteiligung zukünftig auch Überzeugungsarbeit für ein (umwelt-)bewussteres, klimafreundlicheres und intelligenteres Verkehrsverhalten zu leisten. Von daher berücksichtigt das Mobilitätskonzept neben infrastrukturellen Maßnahmen auch sogenannte „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service (Mobilitätsmanagement).

Zusammengefasst soll das Konzept im Wesentlichen drei Funktionen erfüllen:

- Das Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität in der Bevölkerung soll gesteigert werden.
- Die Bevölkerung soll durch die initiierten Maßnahmen zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl geführt werden.
- Das Mobilitätsverhalten soll unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes durch konkrete Maßnahmenvorschläge anhaltend verändert werden.

1.3 Projekthalte und -ablauf

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität für die Universitätsstadt Siegen gliedert sich in die standardisierten Bausteine eines Klimaschutzteilkonzeptes, die mit einer intensiven Beteiligung über den gesamten Planungsprozess inhaltlich erarbeitet werden (Bild 3).



Bild 3: Inhaltliche Bausteine eines Klimaschutzteilkonzeptes³

³ Service- und Kompetenzzentrum Kommunaler Klimaschutz (SK:KK) (o. J.): Infoblatt "Erstellung von Klimaschutzteilkonzepten", ohne Ort.

Im ersten Baustein (**Energie- und THG⁴-Bilanz**) werden die orts-spezifischen Verkehrsdaten zusammengestellt und ausgewertet. Für die Universitätsstadt Siegen liegen ausgewählte Daten und Materialien bereits vor (z. B. Nahverkehrsplan 2016 für den Kreis Siegen-Wittgenstein; Integriertes Klimaschutzkonzept für den Kreis Siegen-Wittgenstein und die Städte und Gemeinden Bad Berleburg, Bad Laasphe, Erndtebrück, Freudenberg, Netphen, Neunkirchen, Siegen und Wilnsdorf; Pendlerverflechtungen aus der Pendlerrechnung NRW). Darüber hinaus wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme vor Ort zur Erfassung der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt. Auf Grundlage dieser Daten und Materialien wurde der Ist-Zustand (Status-Quo) beschrieben und bewertet. Auch eine Energie- und THG-Bilanz auf Basis der berechneten ortsspezifischen Verkehrsleistung (Fahrzeugkilometer differenziert nach Verkehrsmitteln) und festgelegten Emissionsfaktoren ist Bestandteil der Bewertung.

Aufbauend auf der Status-Quo Analyse wurden mögliche Handlungsfelder für eine klimafreundliche Mobilität identifiziert (**Potenzialanalyse**). Auf dieser Grundlage wurden Szenarien beschrieben, die darstellen, in welche Richtung sich die Universitätsstadt Siegen zukünftig verkehrs- bzw. mobilitätstechnisch entwickeln könnte. Hierbei werden zwei Szenarien unterschieden. Das Referenzszenario beschreibt die Entwicklung ohne weitere Klimaschutzanstrengungen der Universitätsstadt Siegen. Im Klimaschutzszenario wird die Umsetzung des aufgestellten Handlungskonzeptes als weitere Klimaschutzanstrengungen im Verkehrssektor berücksichtigt.

Der aufzustellende **Maßnahmenkatalog** stellt das Handlungskonzept dar, das unter Berücksichtigung der identifizierten Potenziale sowie Anregungen und Mitteilungen aus der Akteursbeteiligung entwickelt wurde. Maßnahmenvorschläge wurden inhaltlich skizziert (Kurzbeschreibung) und mit Hilfe ausgewählter Kriterien charakterisiert.

Für die spätere Umsetzungsphase wird aufgezeigt, wie das Thema „nachhaltige Mobilität“ in der Kommune besser verankert werden kann (**Verstetigungsstrategie**), wie die Überprüfung der Umsetzung erfolgen soll (**Controlling-Konzept**) und die erarbeiteten Inhalte des Klimaschutzteilkonzeptes öffentlich bekannt gemacht werden können (**Kommunikationsstrategie**).

⁴ THG = Treibhausgas

2 Methodische Überlegungen und Ansätze

2.1 Anwendung der Szenarientechnik

Der zu entwickelnde Maßnahmenkatalog stellt das Handlungskonzept dar, welches wiederum der Umsetzung der aufgestellten verkehrspolitischen Leitziele entspricht. Zur Darstellung der Wirkungen des Handlungskonzeptes erfolgt eine Gegenüberstellung mit der Analyse (Bestandssituation) sowie einer Prognose ohne Umsetzung des Handlungskonzeptes als Referenzfall. Hierzu wird die Szenarientechnik als Werkzeug zur Prüfung von Veränderungen und Auswirkungen verschiedener Annahmen in Bezug auf einen Basiszustand eingesetzt.

„[Szenarien] beschreiben dabei auf konsistente Weise die mögliche zukünftige Entwicklung des Systems unter bestmöglicher Berücksichtigung des aktuellen Wissens bezüglich des Systems, d. h. der internen Abhängigkeiten und Wechselwirkungen der Systemkomponenten, aber auch die Abhängigkeit der Systementwicklung von äußeren Faktoren. Damit liefern Szenarien Leitplanken für zentrale technisch-strukturelle, energiepolitische, ökonomische und gesellschaftliche Weichenstellungen, die einen zielgerichteten Transformationsprozess flankieren müssen.“⁵

Im Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen entspricht der Basiszustand der erfassten Bestandssituation (Analyse). Die Prognosen ohne und mit Umsetzung des Handlungskonzeptes stellen Zukunftsszenarien für das Zieljahr 2030 mit unterschiedlichen Entwicklungspfaden dar.

Im **Referenzszenario** werden feststehende bzw. prognostizierte Entwicklungen mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit berücksichtigt, aber kein weiteres Handeln der Universitätsstadt Siegen im Hinblick auf die Reduzierung der THG-Emissionen im Verkehrssektor. D. h. die Universitätsstadt Siegen hat eine passive Haltung und die aufgestellten verkehrspolitischen Zielsetzungen, die die Grundlage des aufzustellenden Handlungskonzeptes darstellen, bleiben unberücksichtigt. Es werden keine neuen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds und zur Optimierung des Verkehrsflusses angesetzt. Lediglich allgemeine wirtschaftliche, gesellschaftliche und technische Trends sowie ein energie- und klimapolitisches Handeln auf den übergeordneten Ebenen (EU, Bund, Land) werden angesetzt, da hier die Universitätsstadt Siegen keine direkte Möglichkeit der Einflussnahme hat.

Das **Klimaschutzszenario** baut auf dem Referenzszenario auf. Neben den allgemeinen zu erwartenden Trendentwicklungen und der übergeordneten Politik (vgl. Referenzszenario) wird im Klimaschutzszenario von weiteren Klimaschutzanstrengungen der Universitätsstadt Siegen im Verkehrssektor ausgegangen. Hier wird die Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen, d. h. die Umsetzung von neuen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und zur Optimierung des Verkehrsflusses, angesetzt.

⁵ Naegler, Tobias; Szarka, Nora; Henning, Hans-Martin; Brendel, Rolf; Niepelt, Raphael; Taubert, Franziska; Fishedick, Manfred (2016): Transformationsszenarien für das deutsche Energiesystem. Die Rolle von Szenarien für die Transformation des Energiesystems. In: FVEE Themen, S. 6–10

2.2 Aufbau eines Verkehrsmodells

Parallel zur Bearbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen wurde ein makroskopisches Verkehrsmodell⁶ für die Gesamtstadt aufgebaut. Es handelt sich hierbei um ein rechnergestütztes Verfahren zur Netzabbildung von Verkehrsmengen.

Die Notwendigkeit zum Aufbau und Einsatz eines makroskopischen Verkehrsmodells besteht grundsätzlich immer dann, wenn im Zuge einer Untersuchung oder eines Konzeptes für eine gesamte Stadt oder Region, Aussagen und Bewertungen zu den verkehrlichen Auswirkungen von großräumigen Maßnahmen für die Stadt bzw. Region getroffen werden sollen. Dies kann Maßnahmen betreffen, die sich ausschließlich auf das Straßennetz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beziehen (z. B. Bau einer neuen Straße/Ortsumgehung, Sperrung/Rückbau von Straßen oder Einrichtung einer Tempo 30-Zone), Maßnahmen, die sich auf das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beziehen (z. B. Inbetriebnahme einer neuen Buslinie, Taktverdichtung bestehender Buslinien oder Einrichtungen neuer Haltestellen) oder auch Maßnahmen, die zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) und somit auch zur Reduzierung von Umweltauswirkungen führen sollen (z. B. Stärkung des Umweltverbundes oder Förderung der Radverkehrsinfrastruktur). Neben den Maßnahmen, die ausschließlich die Straßeninfrastruktur und das Netzangebot betreffen, können mit einem makroskopischen Verkehrsmodell auch Wirkungsanalyse durchgeführt werden, die aus einer erhöhten oder reduzierten Verkehrsnachfrage resultieren, z. B. durch den Bau eines neuen Wohn-/Gewerbegebietes oder die Schließung einer größeren Firma mit vielen Arbeitsplätzen.

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen wurde das Verkehrsmodell zur Abbildung der Verkehrsbelastungen in der Analyse, im Referenz- sowie im Klimaschutzszenario eingesetzt.

Der Aufbau des makroskopischen Verkehrsmodells für die Universitätsstadt Siegen kann im Wesentlichen in drei Arbeitsschritte bzw. Leistungsbausteine gegliedert werden:

- Netzmodellierung
Aufbau eines Netzmodells als Grundlage zur Abbildung der Verkehrsbelastungen im Kraftfahrzeug- und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Nachfragemodellierung
Erzeugung einer Tagesverkehrsnachfragematrix als Nachfragemodell zur Abbildung der Quell-, Ziel-, Binnen- und Pendlerverkehrsbeziehungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrszellen für den Kfz-Verkehr und ÖPNV
- Anbindungsmodellierung
Verknüpfung des Nachfragemodells mit dem Netzmodell durch Anbindung der Binnenzellen für den Kfz-Verkehr und ÖPNV innerhalb der Stadt an das Straßen- bzw. Bus-/Bahnnetz sowie durch Anbindung der Umlandzellen außerhalb des Stadtgebiets Siegen an das Untersuchungsnetz.

⁶ Die Arbeiten zum Verkehrsmodell sind nicht Bestandteil der Förderung.

Das erstellte Verkehrsmodell stellt ein langfristiges Planungsinstrument dar, mit dessen Hilfe ausgewählte Verkehrssituationen in Form von Belastungsplänen dargestellt werden können. Um neben dem makroskopischen Einsatz auch eine mikroskopische Betrachtungsebene zu gewährleisten, wurden im Rahmen der Kalibrierung neben Streckenbelastungen auch Abbiegeströme an Knotenpunkten berücksichtigt. Darüber hinaus wurde eine erforderliche flächendeckende hohe Kalibrierungsgüte berücksichtigt.

Die Stadtverwaltung Siegen beabsichtigt das Verkehrsmodell nach Abschluss des Projektes in Eigenregie für städtische Aufgaben- und Fragestellungen einzusetzen und zu pflegen. Aus diesem Grund wurden die erstellten Dateien des Verkehrsmodells, alle zugehörigen Eingangsdaten in aufbereiteter Form sowie eine Dokumentation aller durchgeführten Arbeiten in Form eines gesonderten Methodikberichtes nach Projektabschluss an die Stadtverwaltung übergeben. Es erfolgte zudem eine Art von Schulungstermin, in dem das Verkehrsmodell mit all seinen Komponenten sowie dessen Anwendung ausgewählten Vertretern der Stadtverwaltung vorgestellt wurde.

Aufgrund des gesonderten Methodikberichtes, aber auch dem Sachverhalt, dass die Arbeiten zum Verkehrsmodell nicht Bestandteil der Förderung sind, beschränkt sich die Darstellung des Verkehrsmodells hier im Schlussbericht des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen auf ein notwendiges Minimum.

2.3 Erstellung einer Klimabilanz

Im nationalen Klimaschutzplan 2050, der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) 2016 aufgestellt wurde und die klimapolitischen Grundsätze und Ziele der Bundesregierung darstellt, wurde ein weitgehend treibhausgasneutrales Deutschland für das Jahr 2050 beschlossen.

Spezifisch für den Verkehrssektor wird von der Bunderegierung das Ziel verfolgt, die THG-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 % gegenüber 1990⁷ und der Endenergieverbrauch bis 2050 um 40 % gegenüber 2005⁸ zu reduzieren. Letzteres bedeutet bei einer linearen Interpolation 22 % bis 2030. Hinsichtlich der THG-Emissionen hat sich das Land Nordrhein-Westfalen sogar das Ziel gesetzt die Emissionen bis 2030 um 31 % gegenüber 1990 zu reduzieren.

Diese übergeordneten Zielsetzungen können nur dann erreicht werden, wenn jede einzelne Kommune die Erfüllung der gesetzten Ziele anstrebt und dementsprechend danach handelt. Die Erfolgskontrolle erfordert eine regelmäßige Bilanzierung des Endenergieverbrauchs und der THG-Emissionen durch die Kommunen. Das

⁷ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, 2015: Klimaschutzplan 2050. Klimapolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung

⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2010: Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung;
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013: Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS). Energie auf neuen Wegen

Land Nordrhein-Westfalen unterstützt dabei seine Kommunen durch die Bereitstellung eines Bilanzierungstools. Mit diesem Tool arbeitet auch der Kreis Siegen-Wittgenstein und die kreisangehörigen Kommunen. Zwischen dem Kreis Siegen-Wittgenstein und den kreisangehörigen Kommunen wurde vereinbart, dass die Fortschreibung der Bilanzierung zentral durch die Kreisverwaltung durchgeführt wird.

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen wurden die im bereitgestellten Bilanzierungstool für den Verkehrssektor hinterlegten Daten für das Analysejahr 2018 übernommen (siehe Kap. 3.13). Die Bilanzierung der Szenarien (Referenz- und Klimaschutzszenario) wurden auf Grundlage von aus der Forschung vorliegenden Szenarienbetrachtungen separat tabellarisch modelliert (siehe Kap. 4.1.1 und Kap. 4.2.3).

2.4 Festlegung eines Bewertungssystems

Die drei Betrachtungssituationen (Analyse, Referenz- und Klimaschutzszenario; vgl. Kap. 1.3) sollen vergleichend gegenübergestellt werden. Hierzu sind geeignete Bewertungskriterien zu benennen, die sowohl verkehrstechnische als auch klimaschutztechnische Aussagen ermöglichen. Dabei gilt es zu beachten, dass es grundsätzlich eine Vielzahl an Messgrößen – sogenannte Indikatoren – zur quantitativen bzw. qualitativen Beschreibung einer verkehrlichen Situation gibt. Vor diesem Hintergrund wurde auf Grundlage einer umfangreichen Darstellung von möglichen Indikatoren in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung eine gestufte Auswahl getroffen, die auch den Aufwand zur Erhebung der notwendigen Daten berücksichtigt.

In der **ersten Ordnung** wurden Indikatoren ausgewählt, die einen sehr schnellen Überblick über die Verkehrssituation ermöglichen (Tabelle 1). In dieser Gruppe befindet sich zum einen der Modal Split⁹, der das Verkehrsmittelwahlverhalten im Gesamtverkehr der Einwohner der Universitätsstadt Siegen und damit die allgemeine Bedeutung der Verkehrsmittel (MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr) widerspiegelt. Der Modal Split ist auch eine Eingangsgröße des Verkehrsmodells. Zur repräsentativen Identifizierung des Modal Splits ist die Durchführung einer Mobilitätsbefragung notwendig. Die Universitätsstadt Siegen hat im Jahr 2017 eine solche Mobilitätsbefragung durchgeführt, sodass für die Analyse ein aktueller ortsspezifischer Modal Split vorliegt. Für das Referenz- und Klimaschutzszenario müssen Prognosewerte angesetzt werden (siehe Kap. 4.1 und Kap. 4.2).

Des Weiteren wurde die Verkehrsleistung als Indikator der ersten Ordnung ausgewählt. Sie verknüpft die Verkehrsmittelwahl mit der Reiseweite. Im Hinblick auf die vergleichende Bewertung ist vor allem die Kfz- und ÖPNV-Verkehrsleistung auf dem Stadtgebiet Siegens von Bedeutung. In Bezug auf die Kfz-Verkehrsleistung gilt: je höher die Kfz-Verkehrsleistung, desto schlechter. In Bezug auf die ÖPNV-Verkehrsleistung wird eine Erhöhung als Auswei-

⁹ Der Modal Split ist eine Kenngröße, die die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die verschiedenen Verkehrsmittel beschreibt. Der Modal Split stellt damit die Prozentanteile der einzelnen Verkehrsmittels am Verkehrsaufkommen (hier: Wege) oder der Verkehrsleistung (hier: Personenkilometer) dar.

tung des ÖPNV-Angebots verstanden. Vor diesem Hintergrund gilt: je höher die ÖPNV-Verkehrsleistung, desto besser¹⁰. Die Werte der Verkehrsleistung können für die Analyse, das Referenz- und das Klimaschutzszenario aus dem Verkehrsmodell übernommen werden.

Als dritten Indikator der ersten Ordnung werden die Ergebnisse der Klimabilanzierung (Endenergieverbrauch und CO₂-Emissionsmenge) benannt. Sie verknüpfen die Verkehrsleistung mit verkehrsmittelspezifischen Verbrauchs- und Emissionswerten und bilden die klimarelevanten Wirkungen des Verkehrssektors ab. Hier gilt: je höher die Werte, desto schlechter. Die Klimabilanzierung wird auf Kreisebene für alle kreisangehörigen Kommunen stetig fortgeschrieben (vgl. Kap. 2.3), sodass hier für die Universitätsstadt Siegen Analysedaten für das Jahr 2018 abgerufen werden können. Für das Referenz- und Klimaschutzszenario müssen wieder Prognosewerte angesetzt werden (siehe Kap. 4.1.1 und Kap. 4.2.3).

Da die Verkehrsleistung als Berechnungsgrundlage in die Klimabilanzierung einfließt, ist sie als Indikator nicht zwingend erforderlich. Sie ist aber in der Regel „greifbarer“ als der etwas abstraktere Energieverbrauch oder die THG-Emissionen. Von daher wird die Verkehrsleistung trotzdem als Indikator mitgeführt.

Tabelle 1: Bewertungsindikatoren für die Universitätsstadt Siegen – Indikatoren 1. Ordnung

Indikatoren 1. Ordnung			
Kategorie	Merkmal	Information	Datenquelle
Verkehrsmittelwahl	Modal Split	Verkehrsmittelbedeutung	Mobilitätsbefragung
Verkehrsleistung	Kfz-Kilometer	Verkehrsabwicklung	Verkehrsmodell
	ÖPNV-Kilometer (Bus)		ZWS (Analyse), Verkehrsmodell
Klimaschutz	Endenergieverbrauch Kfz-Verkehr	Hauptverursacher Endenergieverbrauch	Bilanzierungstool
	Endenergieverbrauch ÖPNV		
	CO ₂ -Emissionen Kfz-Verkehr	Hauptverursacher CO ₂ -Emissionen	
	CO ₂ -Emissionen ÖPNV		

Die Indikatoren **zweiter Ordnung** (Tabelle 2) liefern weitere Detailinformationen zum Mobilitätsverhalten (Informationen zu den Mobilitätsmöglichkeiten der Siegener Einwohner und zur Verkehrsmittelnutzung sowie zur Zufriedenheit mit den vorhandenen Verkehrsangeboten) sowie zur verkehrlichen Situation (Informationen zum verkehrsmittelspezifischen Aufkommen an wichtigen Punkten im Straßennetz und zum Fahrzeugbestand an alternativen Antrieben im Stadtgebiet). Die Informationen zum aktuellen Mobilitätsverhalten (Analyse) liegen über die Ergebnisse der Mobi-

¹⁰ Die negativen klimatischen Auswirkungen (mehr Verkehrsleistung = mehr THG-Emissionen) werden nachfolgend beim dritten Indikator der ersten Ordnung berücksichtigt. Sie lassen sich reduzieren, indem sich die Klimabilanz der Fahrzeugflotte verbessert (neuster Umweltstandard, Einsatz von Filtertechnik oder im Idealfall auch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben).

litätsbefragung der Universitätsstadt Siegen aus dem Jahr 2017 vor. Für das Referenz- und Klimaschutzscenario müssen Prognosewerte abgeschätzt werden (siehe Kap. 4.1.1 und Kap. 4.2.3).

Darüber hinaus plant die Universitätsstadt Siegen die Einführung von neuen Angeboten im Radverkehr. Es handelt sich hierbei zum einen um kurzfristig anmietbare Fahrradboxen sowie um die Einrichtung eines Bike-Sharing-Angebots. Zukünftig lässt sich die Nutzung dieser neuen Angebote über die softwaregestützten Buchungsdaten analysieren und bewerten. Auch hier müssen für das Referenz- und Klimaschutzscenario Prognosewerte abgeschätzt werden (siehe Kap. 4.1.1 und Kap. 4.2.3).

Die objektive Verkehrssicherheit lässt sich über die Unfalldaten ablesen. Hier werden von der Polizei sogenannte Unfalltypenkarten geführt, aus denen sich beispielsweise Unfallhäufungsstellen und damit Gefahrenstellen im Straßennetz ablesen lassen.

Tabelle 2: Bewertungsindikatoren für die Universitätsstadt Siegen – Indikatoren 2. Ordnung

Indikatoren 2. Ordnung			
Kategorie	Merkmal	Information	Datenquelle
Mobilitätsmöglichkeiten	Fahrzeugbestand im Haushalt	Verkehrsmittelverfügbarkeit und deren Zugänglichkeit	Mobilitätsbefragung (Zeitkartenbesitz kann alternativ über ZWS/ VWS abgefragt werden)
	Führerscheinbesitz		
	Besitz von ÖPNV-Zeitkarten		
Verkehrsmittelnutzung	Nutzungsintensität der Verkehrsmittel	Anteil von Gelegenheits- und Nichtnutzern	Mobilitätsbefragung
Verkehrsaufkommen	Verkehrsmittelspezifische Verkehrsbelastungen	Verkehrsmittelspezifische Bedeutung ausgewählter Netzknoten	Dauerzählstellen, Verkehrszählungen, Fahrgastzählungen
Alternative Antriebe	Neuzulassungen differenziert nach Antriebsart	Bestandsdurchdringung der alternativen Antriebe	Zulassungsstelle des Kreises
Zufriedenheit der Bürger bzgl. Verkehrsangebote	ÖPNV-Fahrgastzufriedenheit	Kunden-, Nutzer- bzw. Bürgersicht	NRW-Kundenbarometer (alle 2 Jahre), Mobilitätsbefragung, Fahrradklimatest
	allgemeine verkehrsmittelspezifische Angebotsbewertung		
Weitere Angebote im Radverkehr	Nutzungskennwerte Fahrradboxen	Angebotsnachfrage	Buchungssoftware
	Nutzungskennwerte Bike-Sharing		
Verkehrssicherheit	Unfallhäufigkeit differenziert nach Typen und Beteiligten	Typische Unfallkonstellationen, unfallauffällige Bereiche im Straßennetz	Unfalldaten, -typenkarte (Unfallkommission)
	Räumliche Verteilung der Unfälle (Lage im Straßennetz)		

In Ergänzung zu den Indikatoren der ersten und zweiten Ordnung wurde noch eine **dritte Ordnung** (Tabelle 3) aufgestellt, über die sich verkehrsmittelspezifische Potenziale ablesen lassen. Ausgewählt wurden hier zum einen die verkehrsmittelspezifischen Wegelängen und zum anderen die Entfernungen der Berufspendler, die aufgrund der Regelmäßigkeit des Arbeitsweges eine große und besondere Gruppe der Verkehrsteilnehmer darstellen.

Tabelle 3: Bewertungsindikatoren für die Universitätsstadt Siegen – Indikatoren 3. Ordnung

Indikatoren 3. Ordnung			
Kategorie	Merkmal	Information	Datenquelle
Raumstruktur	Wegelängen differenziert nach Wegezweck	Fuß- und Radpotenzial	Mobilitätsbefragung
Pendlerverflechtungen	Ein- und Auspendler und deren Entfernungen	Radpotenzial, ÖPNV-Verbindungsdefizite	Pendlerrechnung NRW (Landesdatenbank NRW)

2.5 Durchführung einer Akteursbeteiligung

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen wurde mit einer breiten Beteiligung verschiedener Akteure sowie interessierter Bürger erarbeitet. Dabei wurden verschiedene Formen der Beteiligung gewählt:

- Projektverantwortliche der Stadtverwaltung:
Mit ausgewählten Vertretern der Stadtverwaltung wurden Projekthinhalte (u. a. Zeitplan, Vorgehensweise) sowie Zwischenergebnissen intern abgestimmt.
- Projektbegleitender Arbeitskreis:
Ähnlich zum Auftraggeber unterstützte der projektbegleitende Arbeitskreis die Projektbearbeitung kontinuierlich. Er besteht aus Vertretern der Stadtverwaltung und Politik sowie mobilitätsrelevante externe Akteure (z. B. ADFC, VWS). Dazu wurden ihm relevante Zwischenergebnisse vorgestellt, die im Anschluss diskutiert wurden. Die Abstimmung mit dem Arbeitskreis war im Normalfall der Abstimmung mit der Stadtverwaltung nachgeschaltet und der Abstimmung mit der Politik und den Bürgern vorgeschaltet.
- Politik:
Neben der Beteiligung im projektbegleitenden Arbeitskreis wurde die Politik als Entscheidungsträger über Zwischenergebnisse informiert. Im ersten Termin wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse und die darauf aufbauend abgeleiteten Leitziele vorgestellt. Die formulierten Leitziele und der Zielwert Modal Split wurden als weitere Arbeitsgrundlage beschlossen.
- Weitere relevante Akteure:
Mit ausgewählten Akteuren wurden Einzelgespräche durchgeführt. Hierzu gehörten u. a. der Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd ZWS, der Kreis Siegen-Wittgenstein sowie das mit der Erarbeitung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes beauftragte Fachplanungsbüro.
- Allgemeine Öffentlichkeit:
Die allgemeine Öffentlichkeit spiegelt die Verkehrsteilnehmer bzw. die Nutzer der Verkehrsangebote wieder. Ihre Akzeptanz ist für die späteren Wirkungseffekte von großer Bedeutung, da sie diejenigen sind, die ihr Verkehrsverhalten zukünftig ändern sollen. Zu Projektbeginn wurden Mitteilungen zur Bestandssituation sowie Wünsche und Anregungen über eine interaktive online-Plattform erfasst. Die Zwischenergebnisse zur Bestandsanalyse konnten in einer

Präsenzveranstaltung vorgestellt werden. Die Beteiligung zum Handlungskonzept erfolgte aufgrund der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen erneut online-gestützt.

Die im Rahmen der Beteiligung gesammelten Anregungen und Mitteilungen wurden gesichtet, bewertet und im Rahmen der weiteren Ausarbeitungen unter Berücksichtigung der Bewertung eingebunden.

3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse baut auf drei Säulen auf. Zum einen wurden vorliegende Daten und Materialien zusammengetragen, gesichtet und zu einer Synopse zusammengeführt. Zum anderen wurde eine Bestandsaufnahme vor Ort durchgeführt. Die dritte Säule stellt die Bewertung der Ist-Situation aus Bürgersicht dar, die im Rahmen der online-Bürgerbeteiligung im Herbst 2019 aufgenommen wurde.

Mit dieser dreiteiligen Vorgehensweise konnte eine gesamtheitliche Analyse für alle Verkehrsmittel möglichst kompakt durchgeführt werden. Die Bestandsanalyse dient der Darstellung der Ist-Situation auf deren Grundlage anschließend der Handlungsbedarf identifiziert wird.

3.1 Lage und regionale Verflechtungen

Der Kreis Siegen-Wittgenstein liegt im „Drei-Länder-Eck“ der Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz sowie Hessen. Die Universitätsstadt Siegen gehört zum Kreisgebiet und liegt im dicht besiedelten westlichen Rand des Kreises (Bild 4).

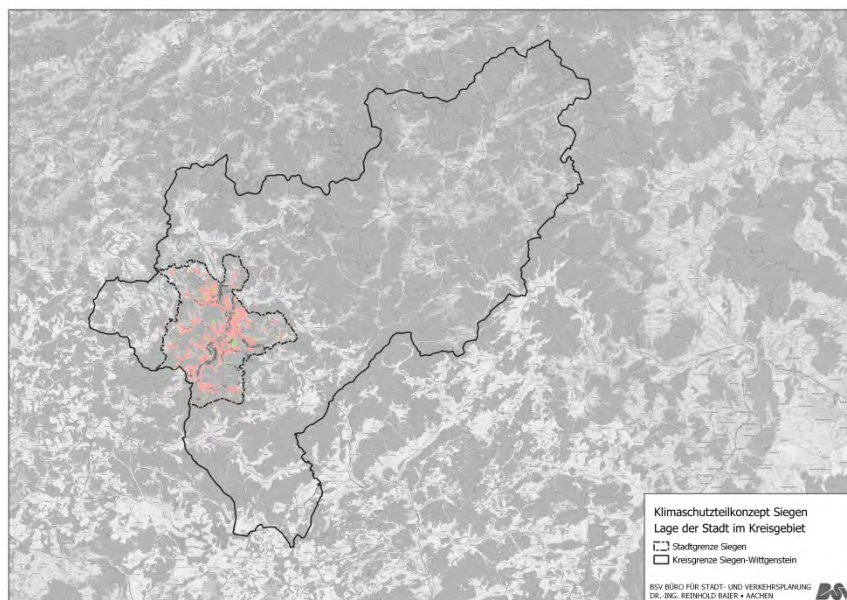


Bild 4: Lage der Universitätsstadt Siegen im Kreis Siegen-Wittgenstein

Die Universitätsstadt Siegen ist Oberzentrum mit einem großen Einzugsbereich und stellt damit eine typische Regiopole dar. Die Stadt Siegen und das Siegerland haben eine besondere Stadt-Umland-Beziehung, was sich unter anderem auch an den Pendlerbewegungen ablesen lässt (Bild 5).

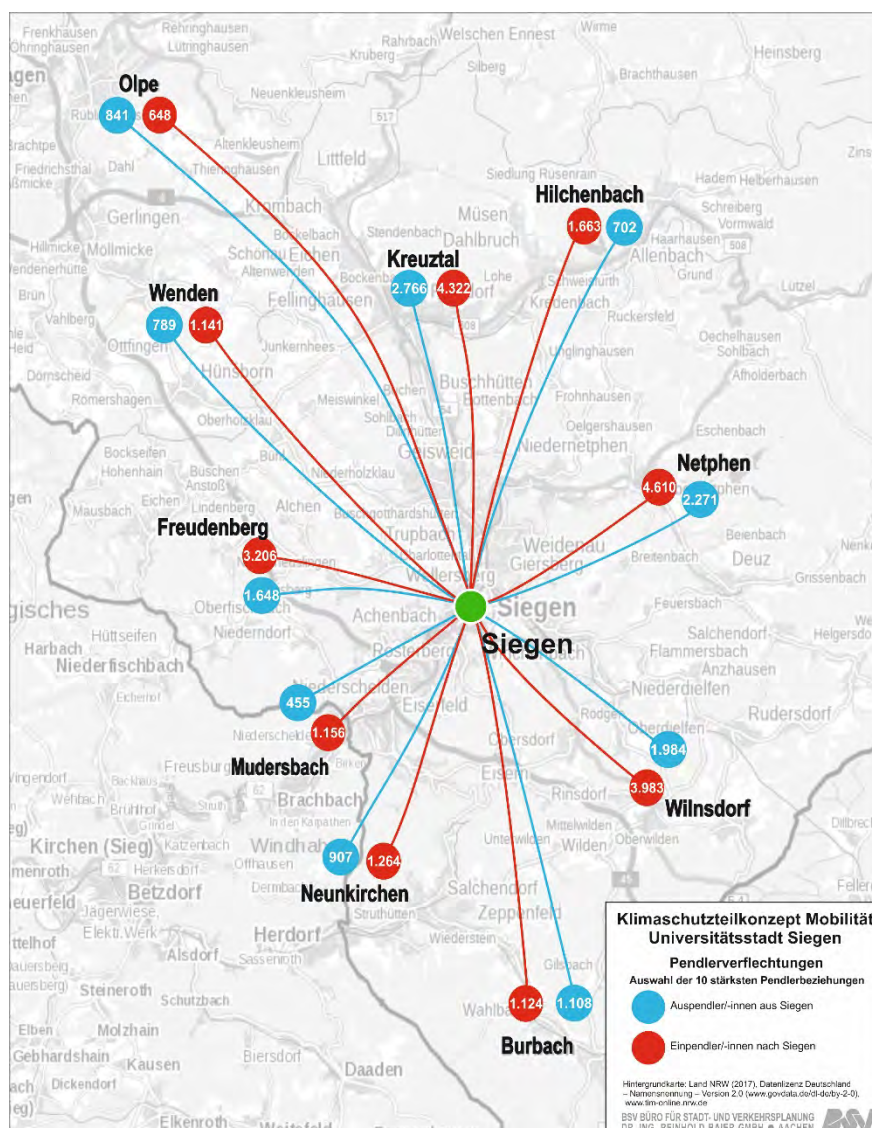


Bild 5: Pendlerverflechtungen der Universitätsstadt Siegen (Datengrundlage: Landesdatenbank NRW, Datenstand 2018)

3.2 Stadt- und Einwohnerstruktur

3.2.1 Bevölkerungsverteilung

Die Universitätsstadt Siegen stellt mit ca. 105.000 Einwohnern¹¹ eine Großstadt und gleichzeitig die Kreisstadt des Kreises Siegen-Wittgenstein dar. Die Einwohner verteilen sich im ca. 11.400 ha großen Stadtgebiet auf insgesamt 23 Stadtteile. Die zentralen Gebiete sind urban, die Randgebiete ländlich geprägt. Dabei stellt Siegen-Mitte mit rund 40.000 Einwohnern den bevölkerungsreichsten Ortsteil dar, gefolgt von Siegen-Weidenau (ca. 16.000 Einwohner).¹²

Die Einwohnerentwicklung der Universitätsstadt Siegen war in den Jahren 2012 bis 2018 entgegen der anhaltenden natürlichen Be-

¹¹ Hauptwohnsitzbevölkerung

¹² <https://www.siegen.de/leben-in-siegen/siegen-in-zahlen/>; abgerufen am: 23.03.2021; Datenstand 31.12.2020

völkerungsentwicklung fortschreitend positiv (+3,6 %). Von 2018 bis 2019 gibt es einen geringen Bevölkerungsrückgang (-0,1 %).¹³

3.2.2 Flächennutzung

Von dem ca. 11.400 ha großen Stadtgebiet fallen ca. 3.900 ha (34,4 %) auf Siedlungs- und Verkehrsflächen, wobei die Verkehrsflächen einen Anteil von 9,8 % ausmachen. Der weitaus größere Teil (65,6 %) umfasst Freiflächen, wobei die Waldflächen mit ca. 6.000 ha den größten Anteil haben¹⁴.

Das Stadtgebiet ist topographisch bewegt. Das hat sich in Teilen auch auf die Flächennutzung ausgewirkt. Die Industrie- und Gewerbeflächen sind in Siegen vor allem in der Talachse vorzufinden, während sich größere Wohngebiete überwiegend in den höheren Lagen befinden. (Bild 6)

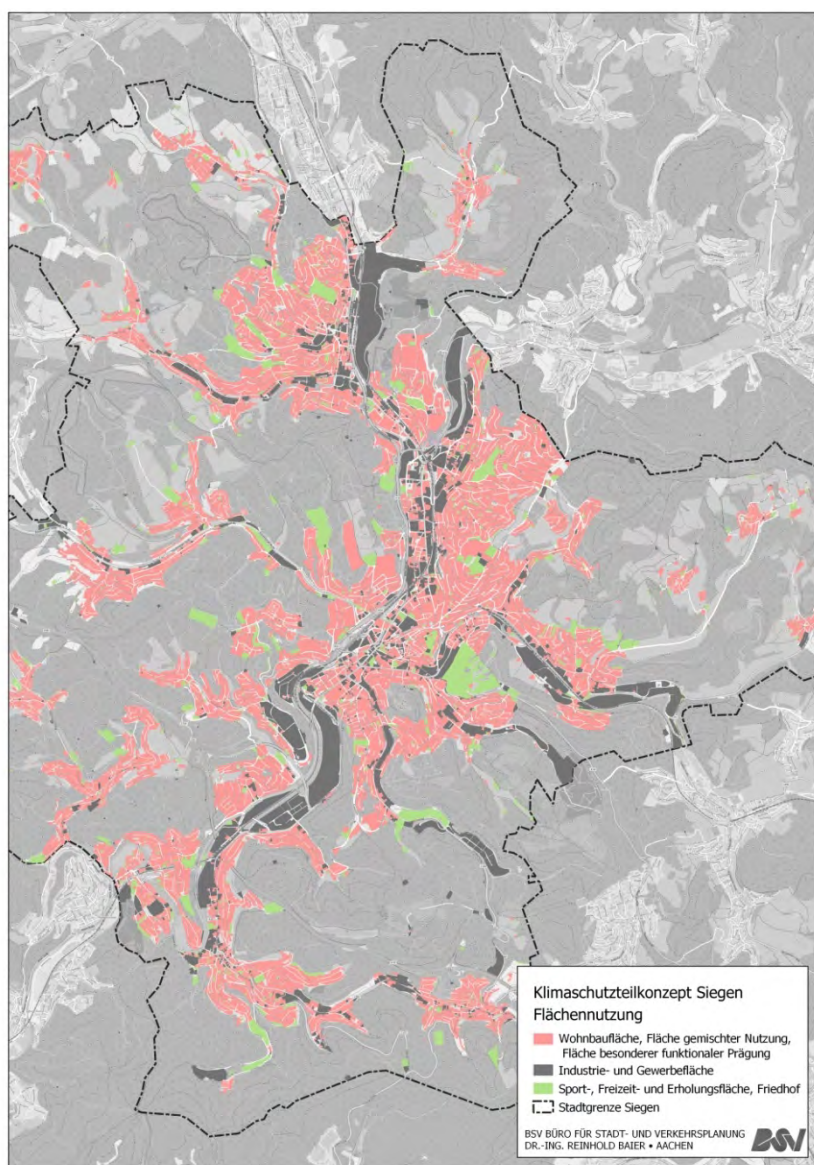


Bild 6: Flächennutzung der Universitätsstadt Siegen

¹³ Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2019): Kommunalprofil Stadt Siegen, Düsseldorf.

¹⁴ Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2019): Kommunalprofil Stadt Siegen, Düsseldorf.

3.3 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Im Zuge der geplanten Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität beauftragte die Universitätsstadt Siegen bereits im Jahr 2017 eine Durchführung und Auswertung einer Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten. Mit der Mobilitätsbefragung wurde das Verkehrsverhalten der Bevölkerung der Universitätsstadt an einem Normalwerktag empirisch erfasst. Auf diese Weise erhält die Stadtverwaltung im Ergebnis belastbares Zahlenmaterial zum aktuellen, werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Nachfolgend wird nur auf die wesentlichen Ergebnisse der Mobilitätsbefragung eingegangen.¹⁵

Mobilität

An einem normalen Werktag verlassen 86 % der Bevölkerung das Haus. Es werden am Tag durchschnittlich 2,8 Wege und Fahrten pro Person unternommen. Jeder Weg dauert im Mittel knapp 19 Minuten; dabei werden etwas weniger als 9 km zurückgelegt. Pro Tag werden insgesamt etwa 54 Minuten für Ortsveränderungen aufgewendet.

Kfz als Mobilitätsvoraussetzung

Den meisten Haushalten steht mindestens ein eigenes Kfz zur Verfügung. Durchschnittlich besitzt jeder Haushalt 1,4 Kfz, in Haushalten mit mindestens drei Personen (Familien) sind sogar durchschnittlich 2,1 Kfz vorhanden.

Dominanz des Kfz-Verkehrs

73 % aller Wege entfallen auf den Kfz-Verkehr. Die durchschnittliche Wegelänge eines normalwerktäglichen Weges liegt mit 8,7 km in einem Bereich, der nicht einfach durch Rad- / Fußverkehr ersetzt werden kann. Dennoch besteht ein Verlagerungspotenzial, da auch auf kurzen Distanzen unter 4 km in 58 % der Fälle das Kfz genutzt wird.

ÖPNV, Rad und Fuß – Träger des Umweltverbundes

Nur 27 % aller Wege der Bürgerinnen und Bürger in der Universitätsstadt Siegen werden mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt. Dabei wird das Rad für minimale 4 %, die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs für 11 % und „Zu Fuß gehen“ für 13 % aller Wege gewählt. Die wenigen Radwege werden hauptsächlich zur Arbeit und im Freizeitverkehr zurückgelegt. Der ÖPNV wird hauptsächlich im Ausbildungsverkehr von Schülern, Auszubildenden und Studierenden genutzt.

Gewohnheiten wirken bis ins hohe Alter

Kinder und Jugendliche (unter 18 Jahren) unternehmen 25 % aller Wege mit Bus und Bahn, 23 % zu Fuß und 3 % mit dem Rad. Mit Erreichen der Volljährigkeit steigt die Benutzung des Kfz auf Kosten des Umweltverbundes sprunghaft an (von 48 % auf 64 %). Im mittleren Alter zwischen 30 und 64 Jahren nimmt das Auto eine noch größere Rolle ein (81 % aller Wege). Erst im Rentenalter nimmt der Anteil des Individualverkehrs leicht ab, das Auto bleibt dennoch das meistgenutzte Verkehrsmittel. Der Anteil der Fußgänger steigt leicht von 9 % auf 16 %. Auch bei den hochbetagten

¹⁵ Helmert, 2018: Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Universitätsstadt Siegen

Personen über 80 Jahre bleibt der Anteil des Kfz fast unverändert hoch; hier steigt dafür die Nutzung des ÖV wieder deutlich an (von 6 % auf 15 %).

Elektromobilität

In 13 % der Haushalte in der Universitätsstadt Siegen sind bereits ein oder mehrere E-Bikes oder Pedelecs vorhanden. Damit liegt der Ausstattungsgrad in der Universitätsstadt Siegen bereits über dem nordrhein-westfälischen Durchschnitt. Das Entwicklungspotential ist groß: der mittlere Besitz eines E-Bikes in Deutschland verdoppelte sich in den vergangenen drei Jahren. Die Weiterentwicklung der Elektromobilität kann in der anspruchsvollen Topografie im Stadtgebiet einen Aufschwung für die Radverkehrsnutzung bedeuten.

3.4 Bürgersicht (Ergebnisse online-Bürgerbeteiligung)

Um die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Siegen über das im August 2019 gestartete Projekt „Klimaschutzteilkonzept Mobilität“ zum ersten Mal zu informieren und Hinweise und Ideen aus der Bürgerschaft zum Thema Verkehr zu sammeln, wurde eine interaktive, online-gestützte Beteiligungsplattform eingesetzt. Vom 1. Oktober bis einschließlich zum 30. November 2019 konnten die Siegener Bürgerinnen und Bürger über diese online-Anwendung entweder eigene Mitteilungen zum Thema Verkehr tätigen oder bereits eingetragene Mitteilungen bewerten („finde ich auch“ bzw. „finde ich nicht“). Die Eintragungen konnten danach noch bis zum 31. Dezember 2019 eingesehen werden.

Insgesamt wurden über die online-Anwendung 844 Mitteilungen von 279 Autorinnen und Autoren gesammelt. Diese „Erstmitteilungen“ wurden zudem insgesamt 17.997 mal bewertet, wobei den eingetragenen Mitteilungen größtenteils zugestimmt wurde (16.360 Zustimmungen, 1.637 Ablehnungen).

Um auch die Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen, die keine digitalen Medien nutzen (und damit auch nicht die online-Anwendung), konnten Mitteilungen auch telefonisch oder schriftlich getätigt werden. Darüber wurden 40 weitere Mitteilungen von 25 weiteren Autorinnen und Autoren gesammelt. Diese Mitteilungen konnten nicht durch andere Bürgerinnen und Bürger bewertet werden.

Im Ergebnis liegen somit fast 19.000 Mitteilungen („Erstmitteilungen“ und deren Bewertungen) vor. Diese hohe Anzahl kann zum einen als großes Interesse am Thema Verkehr interpretiert werden, zum anderen lässt sich aber vor allem ein großer Handlungswunsch zur Verbesserung der verkehrlichen Situation ablesen.

Kategorien

Die Mitteilungen konnten von den Bürgerinnen und Bürgern fünf Kategorien zugeordnet werden: Kfz-Verkehr, Öffentlicher Verkehr (Bus und Bahn), Rad- und Fußgängerverkehr sowie Verknüpfungspunkte.

Die meisten „Erstmitteilungen“ wurden dem Radverkehr (334 Mitteilungen) und dem Kfz-Verkehr (260 Mitteilungen) zugeordnet. Die Menge der Mitteilungen zum Bus- und Bahnverkehr (147 Mitteilungen) und zum Fußgängerverkehr (120 Mitteilungen) sind nahezu gleich groß. Die wenigsten Mitteilungen wurden der Katego-

rie Verknüpfungspunkte zugeordnet (19 Mitteilungen). Vier Mitteilungen beziehen sich nicht auf die verkehrliche Situation in Siegen, sondern auf das angewendete Beteiligungsformat.

Unter Einbeziehung der Bewertungen – sowohl Zustimmung als auch Ablehnung zu den 884 „Erstmitteilungen“ – ergeben sich insgesamt 18.881 Mitteilungen. Zur Vergleichbarkeit erfolgte eine Gewichtung mit der jeweiligen Anzahl der Bewertungen zu den einzelnen „Erstmitteilungen“. Hierdurch ändert sich die Rangreihung der Kategorien nicht (siehe Grafik). Es ändern sich lediglich die einzelnen Mitteilungsanzahlen. Die Mitteilungsanzahlen zum Radverkehr, Bus- und Bahnverkehr sowie Verknüpfungspunkten nehmen zu, die Mitteilungsanzahlen zum Kfz- und Fußgängerverkehr nehmen ab. Dies bedeutet, dass es zu den „Erstmitteilungen“ im Radverkehr, Bus- und Bahnverkehr sowie zu Verknüpfungspunkten mehr zustimmende oder auch ablehnende Bewertungen gab als zu denjenigen im Kfz- und Fußgängerverkehr.

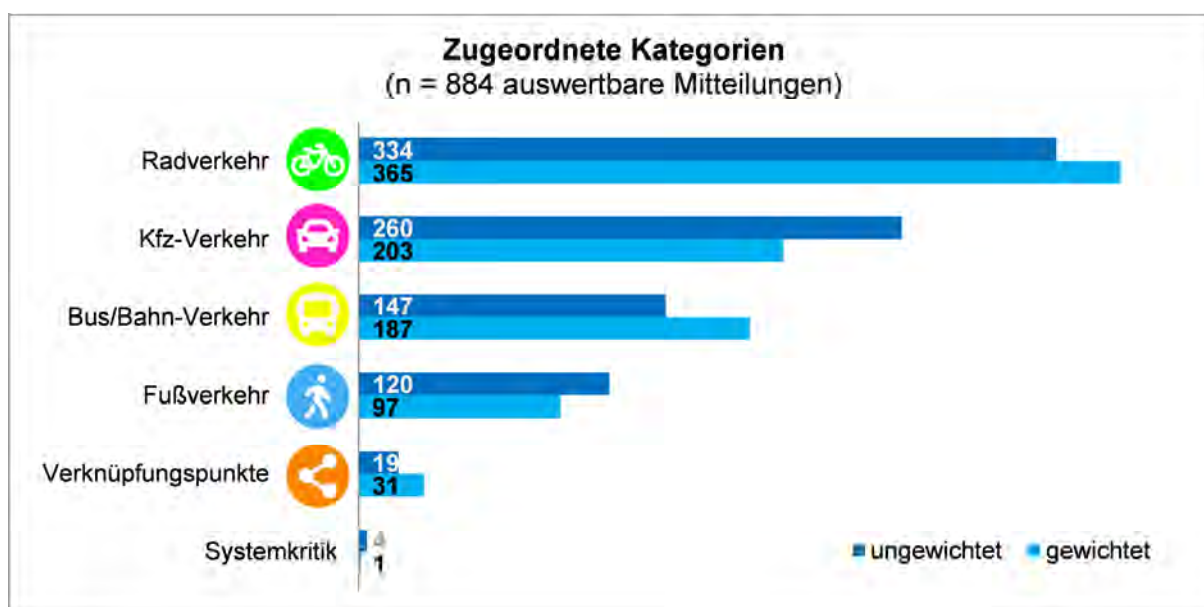


Bild 7: Bürgermitteilungen – Auswertung nach Kategorien

Bewertung

Von den vorliegenden 840 online-„Erstmitteilungen“ zur verkehrlichen Situation wurden insgesamt 769 bewertet. In Bezug auf die Bewertung selbst zeigt sich, dass die Bürgerinnen und Bürger den getätigten „Erstmitteilungen“ nicht grundsätzlich zustimmen, sondern diese vereinzelt auch von der Mehrheit abgelehnt werden. Die Differenzierung nach den vier betrachteten Verkehrsmittelgruppen (Kfz-, Bus- und Bahn-, Rad-, Fußgängerverkehr) macht deutlich, dass zwar die Zustimmung bei allen vier Verkehrsmittelgruppen deutlich überwiegt. Es zeigt sich aber auch, dass in allen Kategorien – vor allem in der Kategorie Kfz-Verkehr – „Erstmitteilungen“ (eher) abgelehnt werden bzw. die Anzahl an Zustimmungen und Ablehnungen ausgeglichen ist.

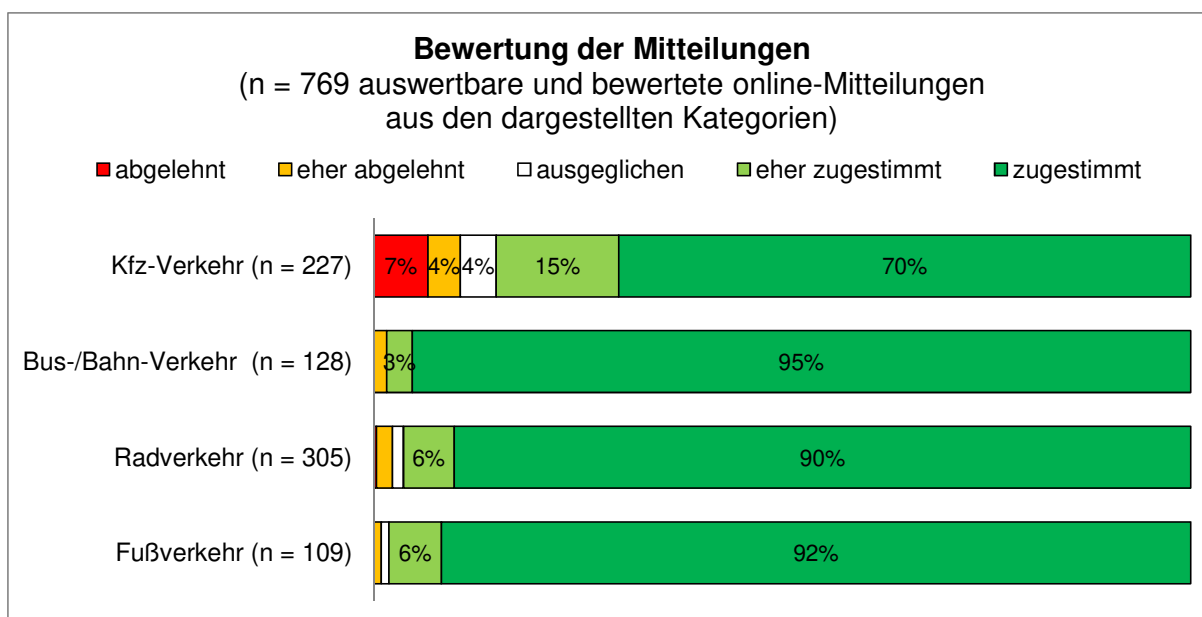


Bild 8: Bürgermitteilungen – Auswertung der Bewertungen

Die nachfolgenden Auswertungen (Art der Mitteilung, räumlicher Bezug, Schwerpunktthemen der Kritikpunkte bzw. Mängel) beziehen sich ausschließlich auf die Menge der „Erstmitteilungen“ zur verkehrlichen Situation, die nicht über die Bewertungsfunktion mehrheitlich abgelehnt wurden. Dies sind 842 „Erstmitteilungen“ sowie unter Einbeziehung der Bewertungen insgesamt 15.910 Mitteilungen.

Art der Mitteilung

Über die Mitteilungstexte lässt sich ableiten, dass ein Großteil der nicht abgelehnten „Erstmitteilungen“ zur verkehrlichen Situation in Siegen Kritikpunkte bzw. Mängel beschreiben (659 Mitteilungen), wobei rund zwei Drittel der Mitteilungstexte (418 Mitteilungen) auch schon Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung enthalten. Die anderen Mitteilungstexte (183 Mitteilungen) enthalten ausschließlich Maßnahmenvorschläge, d. h. ohne eine Mängelbenennung.

Räumlicher Bezug

Es konnten entweder Mitteilungen ohne oder mit räumlicher Verortung getätigt werden (Tabelle 4). Während sich die nicht abgelehnten „Erstmitteilungen“ zur verkehrlichen Situation ohne Verortung vor allem auf die Gesamtstadt, Verkehrsverbindungen und ausgewählte Teilgebiete beziehen, können die Mitteilungen mit Verortung konkreten Streckenabschnitten oder Knotenpunkten im Straßennetz bzw. Verknüpfungspunkten zugeordnet werden.

Tabelle 4: Bürgermitteilungen – Auswertung nach räumlichem Bezug

Mitteilungen ohne Verortung	67 Mitteilungen
Gesamtstadt	43
Verbindungen	9
Stadtteil/Wohngebiet/Gewerbegebiet	4
Summe	57 (85 %)
Mitteilungen mit Verortung	775 Mitteilungen
Streckenabschnitte	405
Knotenpunkte	186
ZOB/Bahnhof/Verknüpfungspunkte	92
Summe	682 (88 %)

In der nachfolgenden Tabelle sind die am häufigsten bewerteten Streckenabschnitte und Knotenpunkte angegeben.

Tabelle 5: Bürgermitteilungen mit räumlichem Bezug – Auswertung nach Örtlichkeit

Streckenabschnitte	405 Mitteilungen
Freudenberger Straße	22
Radweg entlang der Bahntrasse	17
Leimbachstraße	14
Siegtalstraße	13
Summe	66 (16 %)
Mitteilungen mit Verortung	186 Mitteilungen
Kreisverkehr Schleifmühlchen	22
Kreuzung Kochs Ecke	18
Kreuzung Hindenburgstraße/Brüder-Busch-Straße	5
Summe	45 (24 %)

Ohne Berücksichtigung der Mitteilungsbewertungen ergeben sich etwas unterschiedliche Bedeutungen. Weitere häufig genannte Streckenabschnitte sind die Weidenauer Straße und die Löhrstraße. Zudem wurde die Kreuzung Morleystraße/Berliner Straße häufig genannt.

Schwerpunkthemen der Kritikpunkte bzw. Mängel

Zur Auswertung der verkehrsmittelspezifischen Schwerpunkthemen der Kritikpunkte bzw. Mängel wurden nach einer ersten Sichtung der Mitteilungstexte standardisierte Themenbezeichnungen festgelegt und zugeordnet. Die nachfolgenden Diagramme zeigen jeweils die meistgenannten Kritikpunkte bzw. Mängel der einzelnen Kategorien.

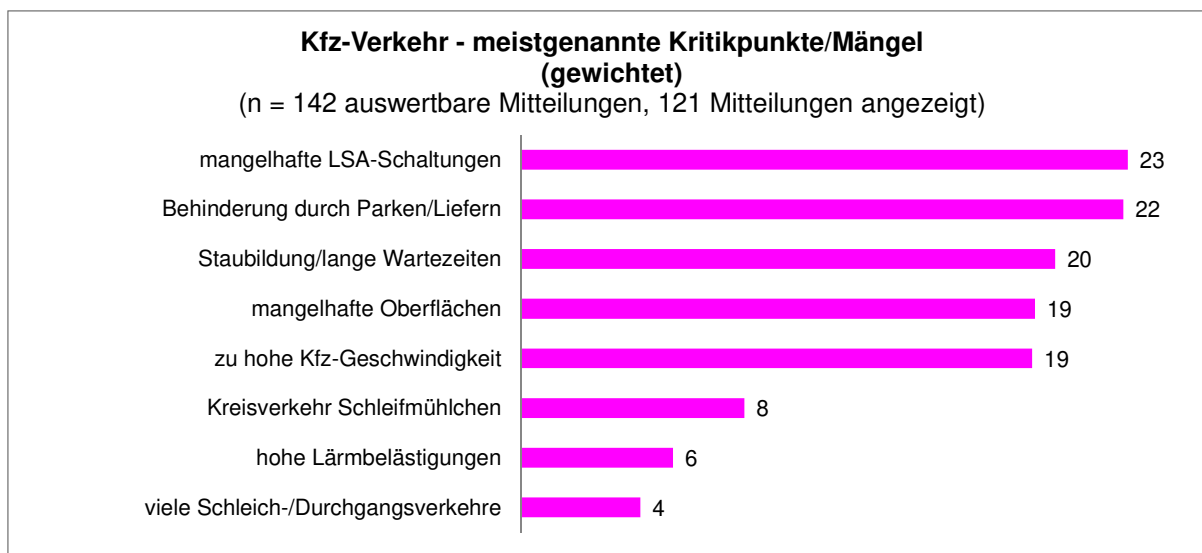


Bild 9: Bürgermitteilungen zum Kfz-Verkehr – Meistgenannte Kritikpunkte/Mängel

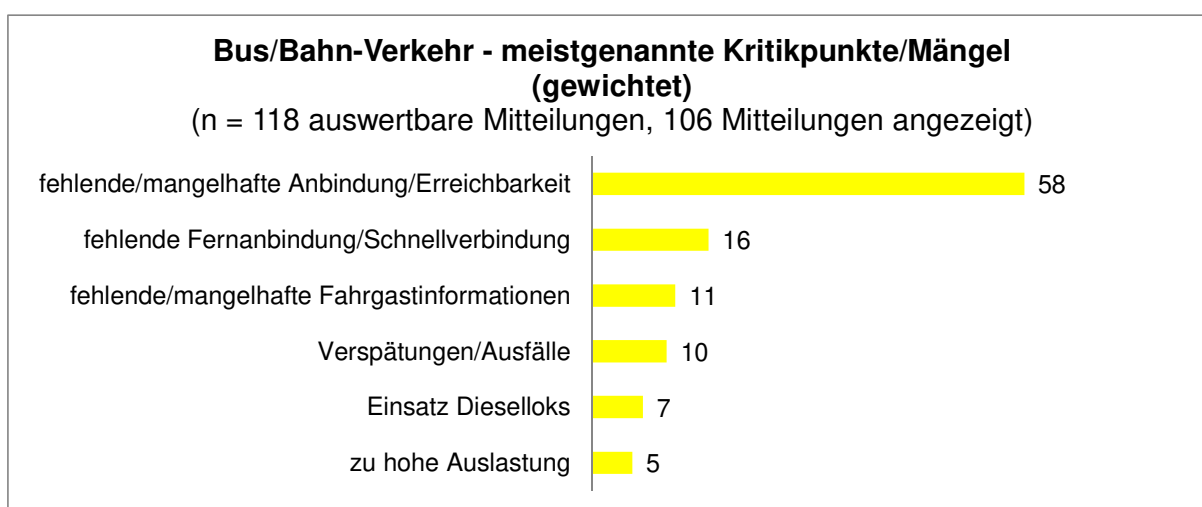


Bild 10: Bürgermitteilungen zum Bus/Bahn-Verkehr – Meistgenannte Kritikpunkte/Mängel

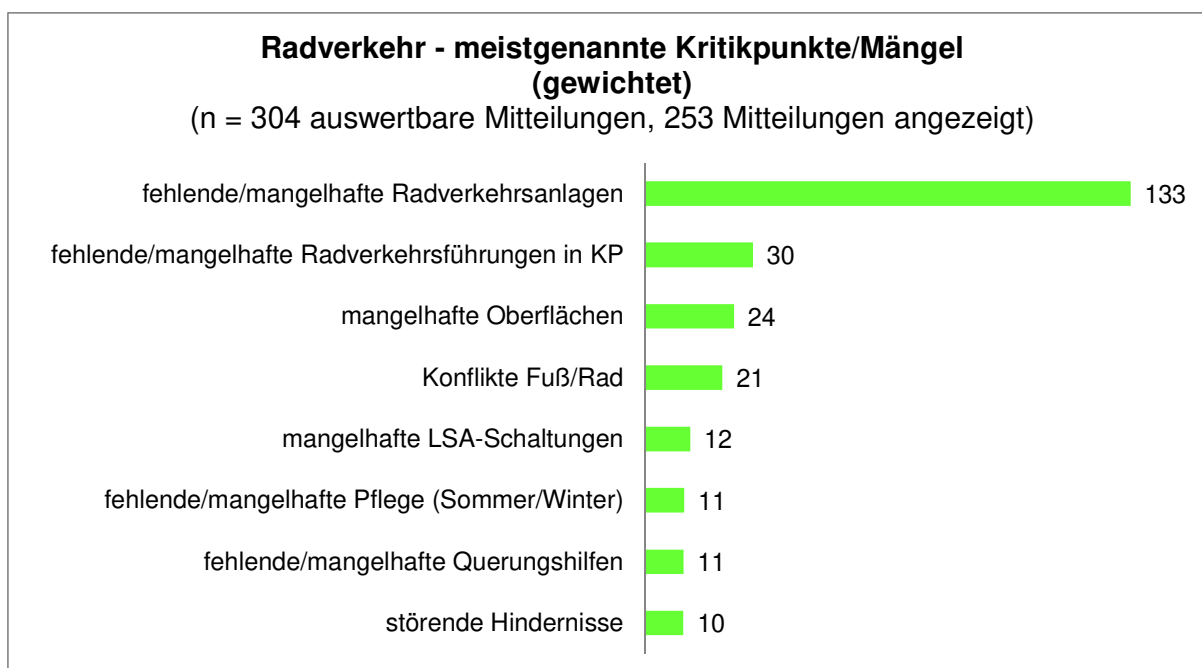


Bild 11: Bürgermitteilungen zum Radverkehr – Meistgenannte Kritikpunkte/Mängel

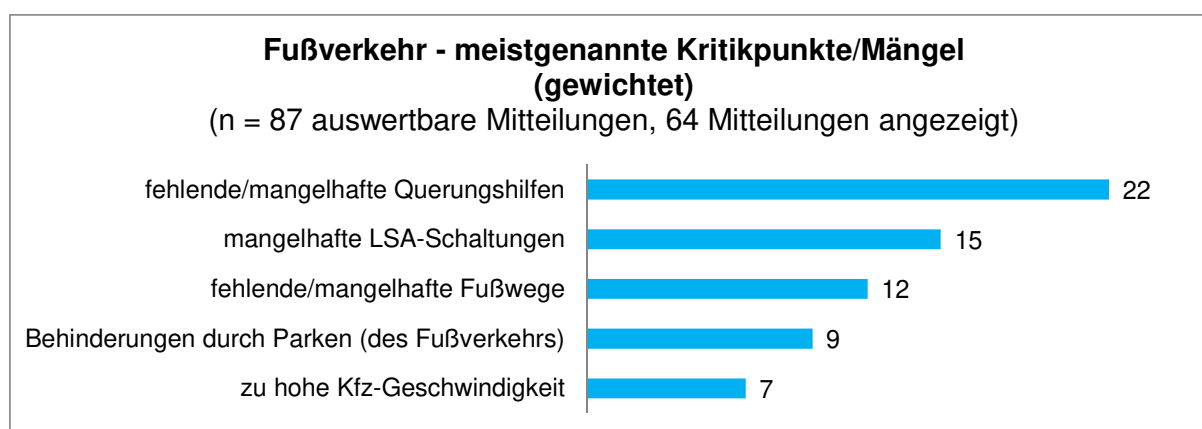


Bild 12: Bürgermitteilungen zum Fußverkehr – Meistgenannte Kritikpunkte/Mängel

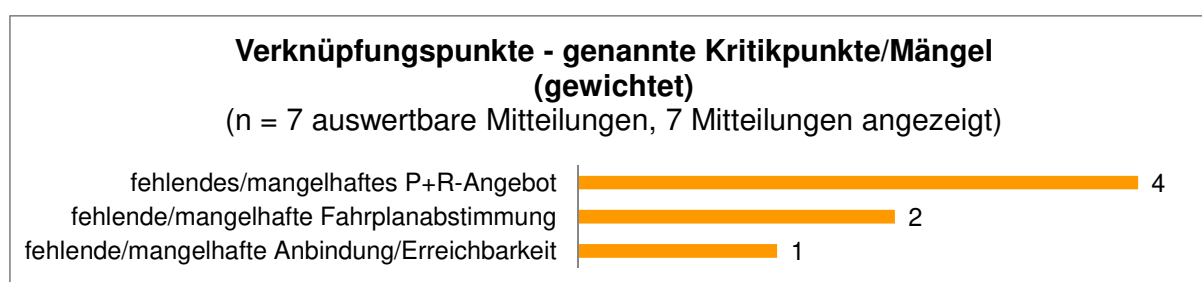


Bild 13: Bürgermitteilungen zu Verknüpfungspunkten – Meistgenannte Kritikpunkte/Mängel

3.5 Fußverkehr

3.5.1 Netzdefinition

Zwischen der Stadtentwicklung und dem Handel besteht historisch gesehen ein starker Zusammenhang. Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäfte entstanden vor allem an Kreuzungspunkten und herausragenden Standorten wie Marktplätzen, da hier das notwendige Kundenpotenzial vorhanden ist. Damit zeichnen sich die zentralen Versorgungsbereiche von Stadt-/Ortsteilzentren durch den vorhandenen Einzelhandel und die vorhandenen Dienstleistungen aus. Durch das Kundenaufkommen ist in diesen Bereichen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Im Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Universitätsstadt Siegen (Stadt + Handel 2013) wurden relevante zentrale Versorgungsbereiche im Stadtgebiet identifiziert und hierarchisiert (Tabelle 6).

Aufgrund des Kundenaufkommens in den zentralen Versorgungsbereichen spielt hier auch das Thema Verkehr eine bedeutende Rolle. Aufgrund der grundlegenden Versorgungsfunktion, aber auch aufgrund der zum Teil hohen Zieldichte, sind vor allem die zentralen Versorgungsbereiche, die die Stadt-/Ortsteilzentren widerspiegeln, für den Fußverkehr von Bedeutung und bilden damit das „Untersuchungsnetz“ im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen.

Tabelle 6: Zentrenhierarchie in der Universitätsstadt Siegen¹⁶

Hierarchie		Zentrumsbezeichnung
Hauptzentrum	A-Zentrum	Siegen-City (Unterstadt, Mitte, Oberstadt)
Nebenzentrum	B-Zentrum	Weidenau
Nahversorgungszentren ¹⁷	C-Zentrum	Geisweid
	C-Zentrum	Eiserfeld
	D-Zentrum	Niederschelden
	D-Zentrum	Kaan-Marienborn
	D-Zentrum	Seelbach

3.5.2 Nutzungsanforderungen

Für den Fußverkehr ist auf der einen Seite eine sichere und barrierefreie Führung im Längsverkehr und auf der anderen Seite eine sichere und barrierefreie Straßenquerung von Bedeutung.

In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) sind die räumlichen Nutzeransprüche des Fußverkehrs festgehalten. In den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002) sind die Anforderungen an die Ausstattung von Fußgängerverkehrsanlagen beschrieben (Seitenraumbreiten sowie Querungshilfen). Das Mindestmaß der Seitenraumbreite von 2,50 m (Regelfall) leitet sich dabei über den Platzbedarf von zwei nebeneinander gehenden oder sich begegnenden Personen und den erforderlichen Abständen zur vorhandenen Bebauung und zur Fahrbahn ab (Bild 14).

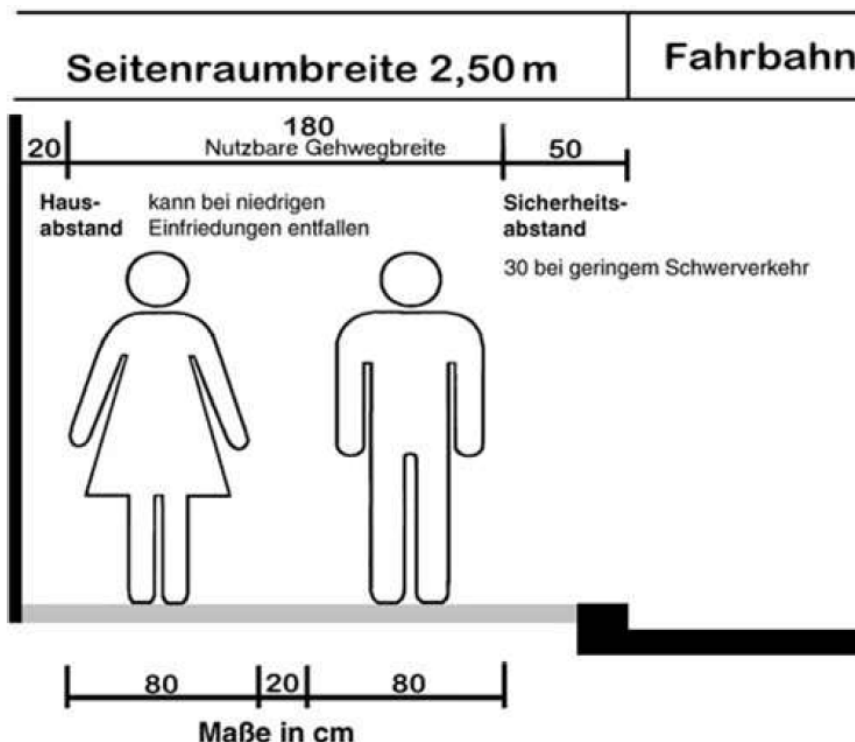


Bild 14: Aufteilung des Seitenraums für Fußgänger (Quelle: EFA 2002, S. 16)

¹⁶ Stadt + Handel (2013): Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Siegen

¹⁷ Die Nahversorgungszentren C und D sind aufgrund ihrer ermittelten Ausgangsposition (u. a. Einzelhandelsbestand) unterschiedlich geprägt.

Der Fußverkehr kann entweder getrennt vom Radverkehr (Gehweg, Bild 15, oder getrennter Geh-/Radweg, Bild 16) oder gemeinsam mit dem Radverkehr (Gehweg, Radfahrer frei, Bild 17, oder gemeinsamer Geh-/Radweg, Bild 18) geführt werden. Obwohl der Radverkehr bei einer gemeinsamen Führung Rücksicht auf den Fußverkehr nehmen muss (bei einem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg muss er Schrittgeschwindigkeit fahren), wird eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr aufgrund des Konfliktpotenzials nur dann als verträglich eingestuft, wenn die Aufkommensstärken im Fuß- und Radverkehr gering sind. Innerorts ist dies im Regelfall nicht gegeben, sodass hier eine gemeinsame Führung nicht empfehlenswert ist. Im Gegensatz dazu ist für außerörtliche Verbindungen (z. B. zwischen den Stadtteilen) aufgrund der größeren Entfernungen mit einem ausreichend geringen Aufkommen im Fußverkehr zu rechnen, sodass hier eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs als verträglich eingestuft wird.

Getrennte Fuß- und Radverkehrsführung



Bild 15: Verkehrszeichen 239
„Gehweg“



benutzungspflichtig

Bild 16: Verkehrszeichen 241
„getrennter Geh-/Radweg“

Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsführung



nicht benutzungspflichtig,
Radverkehr muss Schrittgeschwindigkeit fahren

Bild 17: Verkehrszeichen 239
„Gehweg“ mit Zusatzzeichen 102210 „Radfahrer frei“



benutzungspflichtig,
Radverkehr muss Rücksicht nehmen

Bild 18: Verkehrszeichen 240
„gemeinsamer Geh-/Radweg“

Der Bedarf an einer Querungshilfe leitet sich über die verkehrlichen Rahmenbedingungen (zulässige Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsbelastung) sowie die vorhandenen Randnutzungen ab. Ein Vorrang des Fußverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr ergibt sich nur bei einem Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“). Durch Lichtsignalanlagen lassen sich Fußverkehr und Kfz-Verkehr zeitlich trennen, durch Über- und Unterführungen räumlich trennen.

3.5.3 Detailbetrachtung der zentralen Versorgungsbereiche

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität werden im Detail die zentralen Versorgungsbereiche im Hinblick auf die Situation für den Fußverkehr analysiert. Im Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Universitätsstadt Siegen (Stadt + Handel 2013) sind konkrete Gebietsabgrenzungen der zentralen Versorgungsbereiche durchgeführt. Diese beschränken sich jedoch auf die Versorgungsfunktion. Vor diesem Hintergrund wurden die vorliegenden Gebietsabgrenzungen unter Berücksichtigung des verkehrlichen Aspekts (u. a. zentrale Verkehrsachsen, bedeutende Verkehrsknotenpunkte) geringfügig angepasst.

Nach Festlegung der jeweiligen Gebietsabgrenzungen und der beinhalteten Untersuchungsnetze erfolgt ein Abgleich der Grundanforderungen für den Fußverkehr (Führungsbreiten und Querungsmöglichkeiten) aus den aktuellen technischen Regelwerken mit dem vor Ort erfassten Bestand.

In den EFA 2002 wird über Art und Maß der baulichen Randnutzung sowie das Kfz-Verkehrsaufkommen eine Grundaussstattung für die Gehwegbreiten im Seitenraum sowie Maßnahmen im Querverkehr abgeleitet (Tabelle 7).

Die Zuordnung der straßenbegleitenden Randnutzungen erfolgt auf Grundlage der in den durchgeführten Befahrungen und Begehungen gesammelten Eindrücke.

Über eine Analyse der Lage von fußverkehrsrelevanten Infrastruktureinrichtungen und deren Einflussbereiche werden Aussagen zur Relevanz von Fußgängerlängs- und -querverkehr abgeleitet. Dabei werden die in der EFA aufgeführten und nach Einrichtungen typisierten Einflussbereiche (Tabelle 8) berücksichtigt.

Tabelle 7: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs¹⁸

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum ¹⁾	Maßnahmen im Querverkehr ²⁾
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m	(wenn Straßen gequert werden, gegebenenfalls dort erforderlich)
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5 000	2,10 m 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5 000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,30 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5 000 < 10 000	4,00 m 5,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15 000 ≥ 15 000	3,30 m 4,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15 000 ≥ 15 000	5,00 m 6,00 m	Linienhafte Querung: Mittelstreifen, FGÜ LSA

¹⁾ Werden die vorgegebenen Verkehrsstärken um mehr als 5 000 Kfz/24h überschritten, ist die Seitenraumbreite um 1,0 m zu erhöhen. Sind in einer Straße punktuell oder linienhaft örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen, so können Zuschläge im Seitenraum nach der Tabelle 3 infrage kommen.

²⁾ Die Hinweise für die Ausstattung mit Maßnahmen für den Fußgängerquerverkehr gelten jeweils für durchschnittliche Verhältnisse. Zur Auswahl der geeigneten Art von Querungshilfen vgl. Abschnitt 3.3.

Tabelle 8: Einflussbereiche von Infrastruktureinrichtungen mit erhöhten Anforderungen an Gehwege¹⁹

Art der Einrichtung	Einflussbereich (Radius)
Wohnen – Wohnheime – Altenheime	200 m 500 m
Schulen – Kindergärten/Grundschulen – weiterführende Schulen – Hochschulen	200 m 300 m 400 m
Dienstleistung – Verbrauchermärkte (lokaler Bedeutung) – Einkaufszentren – Gebäude mit Büro, Verwaltungs- und Praxisräumen (z. B. Rathaus, Post, Bank, Ärztehaus)	200 m 300 m 300 m
Versammlungsstätten, Sport- und Freizeit – Spiel-, Sportanlagen, öffentl. Bäder – Hotels, Pensionen, Kurheime – Museen, Denkmäler, Gebäude mit überörtlicher Bedeutung	200 m 300 m 200 m
– ÖPNV-Haltestelle – Bahnhof	200 m 500 m
– Städtisches Krankenhaus – Pflegeheime	200 m 300 m

¹⁸ FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, S. 15

¹⁹ FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, S. 17

Der Abgleich zwischen Bestand und Bedarf bzgl. Führungsbreiten und Querungshilfen bietet eine erste Orientierung hinsichtlich des Handlungsbedarfs, ersetzt aber nicht eine Detailbetrachtung der Vor-Ort-Situation. Es zeigt sich aber, dass der Bedarf an Querungshilfen zum Großteil durch den vorhandenen Bestand abgedeckt wird. Im Gegensatz dazu gibt es weitreichenden Handlungsbedarf hinsichtlich der Führungsbreiten im Längsverkehr. Dies begründet sich vor allem durch die langfristige Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur und der über die Jahrzehnte angepassten Planungsrichtlinien. Wurden früher 1,50 m als ausreichende Gehwegbreite eingestuft, ergibt sich für das inzwischen veraltete Baumaß nach heutigem Planungsstandard Handlungsbedarf.

Nachfolgend werden die Analyseergebnisse für die einzelnen zentralen Versorgungsbereiche dargestellt. Im Hinblick auf die Lesbarkeit des Berichts befinden sich die Einzeldarstellungen der Randnutzungen, der Kfz-Belastungen, der Führungsbreiten (Bestand, Bedarf, Abgleich von Bestand und Bedarf) sowie der Querungshilfen (Bestand, Bedarf, Abgleich von Bestand und Bedarf) aller Untersuchungsbereiche im Anlagenband.

Siegen-City (Unterstadt)

Die Unterstadt ist „eingeschlossen“ vom Hauptverkehrsstraßen und dem Schienennetz. Da die Unterstadt im Osten in das Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Mitte) übergeht, hat der Straßenabschnitt Koblenzer Straße/ Kölner Tor/ Sandstraße als für den Fußverkehr zu querende Achse eine besondere Bedeutung. Hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und es ist eine durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung von 9.000 bis 10.000 Kfz/24h zu verzeichnen. Der Schwerververkehrsanteil liegt in etwa bei 6 %. (Bild 19)

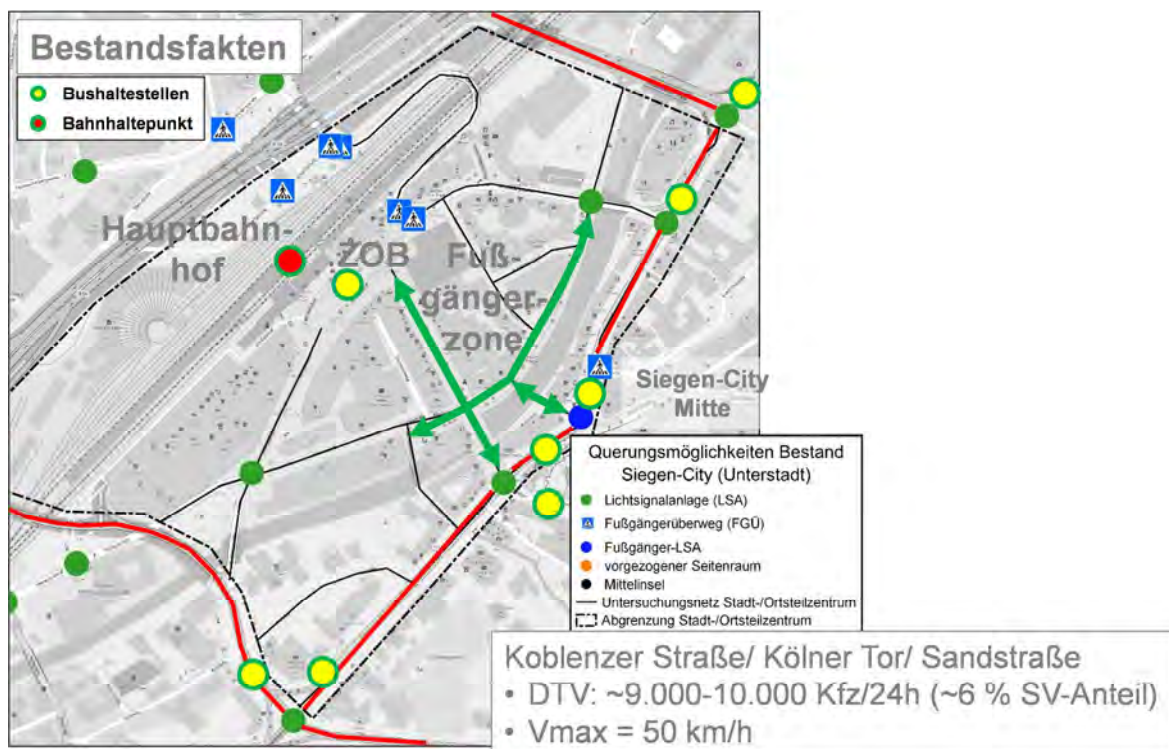


Bild 19: Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Unterstadt)

Die Unterstadt zeichnet sich in besonderem Maße für den Fußverkehr als attraktiv aus, da sich hier die Fußgängerzone mit Geschäftsbesatz (Bild 20) sowie die neue Sieguferpromenade (Bild 21) zum Flanieren befinden. Die Fußgängerzone schafft zudem Kfz-freie Verbindungsachsen (Bahnhofstraße und Kunstweg) zwischen Siegen-City (Mitte) und dem Verknüpfungspunkt ZOB/Hauptbahnhof Siegen. Die Gehwegbreiten dieser bedeutenden Fußgängerachsen sind ausreichend und Querungshilfen sind hier vorhanden. (Bild 19)



Bild 20: Fußgängerzone



Bild 21: Sieguferpromenade

Die Hufeisenbrücke (Freudenberger Straße) stellt eine zentrale Verbindung zwischen der auf westlicher und östlicher Seite der Gleise liegenden Bereiche dar. Trotz der geschwungenen Führung über die Gleisanlagen hat die Hufeisenbrücke sowohl für den Fußverkehr (Brückenverbindung zur Tiergartenstraße sowie Treppenverbindung zum Vorplatz der Post) als auch für den Radverkehr eine Bedeutung (Verbindung zwischen Vorrangroute und Hauptnetz). Zurzeit besteht für die Hufeisenbrücke nur eine eingeschränkte Nutzung, da die Bausubstanz marode geworden ist. Eine Entscheidung über die weitere Nutzungsmöglichkeit ist noch nicht getroffen. Aufgrund der Komplexität war diese Fragestellung nicht Aufgabenbestandteil des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen.

Hinsichtlich des Stadt-/Ortsteilzentrums Siegen-City (Unterstadt) wird kein spezifischer Handlungsbedarf gesehen, sondern vielmehr allgemeiner wie

- die Freihaltung der Gehwege von Hindernissen,
- fußgängerfreundliche Lichtsignalschaltungen („Ampeln“) und
- die Gewährleistung der Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr.

Hinsichtlich der weiteren Planungen zur Hufeisenbrücke sollte in jedem Fall die Bedeutung dieser Verbindung für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigt werden. Hierbei ist beispielsweise auch der Knotenpunkt Freudenberger Straße/ Am Bahnhof mitzudenken (Bild 22). Aufgrund der Zufahrtssituation zum ZOB hat dieser Knotenpunkt eine besondere Bedeutung. Heute ist hier ein überbreiter Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) als Querungshilfe angelegt. Hier wird empfohlen, die Gestaltung zu optimieren.



Bild 22: Knotenpunkt Freudenberger Straße/ Am Bahnhof

Siegen-City (Mitte)

Siegen-City (Mitte) ist „eingeschlossen“ von Hauptverkehrsstraßen (Koblenzer Straße/ Kölner Tor/ Sandstraße und Löhrtor/ Löhrstraße). Da das Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Mitte) im Westen in die Unterstadt und im Osten in die Oberstadt übergeht, haben die Straßenabschnitte Koblenzer Straße/ Kölner Tor/ Sandstraße (westlich) und Löhrstraße/ Markt/ Marburger Straße (östlich) als für den Fußverkehr zu querende Achsen eine besondere Bedeutung. Sie werden bestandstechnisch in den angrenzenden Stadt-/Ortsteilzentren Siegen-City (Unterstadt) und Siegen-City (Oberstadt) berücksichtigt. (Bild 23)

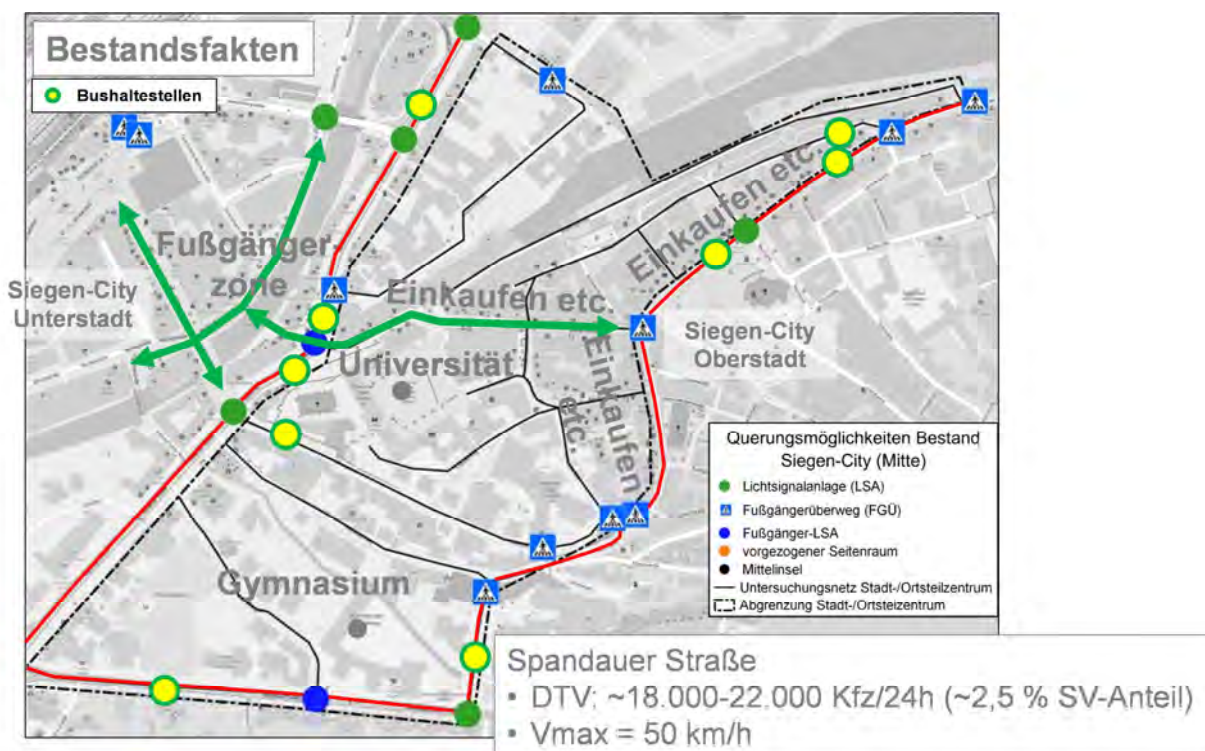


Bild 23: Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Mitte)

Auch die im Süden gelegene Spandauer Straße sollte aufgrund der angrenzenden Schulen (Gymnasium am Löhrtor, Grundschule Spandauer Schule) und den zukünftigen Universitätsstandorten berücksichtigt werden. Hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und es ist eine durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung von 18.000 bis 22.000 Kfz/24h zu verzeichnen. Der Schwerververkehrsanteil liegt in etwa bei 2,5 %. (Bild 23)

Für alle drei Verkehrsachse gilt: an allen für den Fußverkehr bedeutenden Knotenpunkten sind Querungshilfen vorhanden. Die Fußgängerachsen innerhalb von Siegen-City (Mitte) sind

- die Kölner Straße (Verbindungsachse zwischen Unter- und Oberstadt, Bild 24),
- der Obergraben (Verbindungsachse zwischen Unterstadt und Universität, Bild 25),
- der Häutebachweg (Verbindungsachse zwischen Unterstadt und Parkhaus Altstadt, Bild 26) sowie
- die Oranienstraße (Verbindungsachse zwischen ZOB/ Hauptbahnhof Siegen und Schulen, Bild 27).

Die Kölner Straße ist eine Fußgängerzone. Der Häutebachweg und der Obergraben liegen in einer Tempo 30-Zone. Grundsätzlich sind die hier vorhandenen Gehwegbreiten ausreichend dimensioniert, in den beiden Straßen dominiert jedoch der ruhende Kfz-Verkehr. Die Oranienstraße weist zwar eine Gehwegbreite von $\leq 2,00$ m auf, da sie aber als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist, gilt der gesamte Straßenraum als Mischfläche, die von allen Verkehrsteilnehmern in Anspruch genommen werden darf. Trotz der geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) wird im Beteiligungsprozess mitgeteilt, dass die Oranienstraße oftmals als „Schleichweg“ genutzt wird.



Bild 24: Kölner Straße



Bild 25: Obergraben



Bild 26: Häutebachweg



Bild 27: Oranienstraße

Für die Kölner Straße ergibt sich kein Handlungsbedarf.

Um die Attraktivität der Verbindungsachse Obergraben für den Fußverkehr weiter zu verbessern, wird eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgrund des vorhandenen straßengegebenen Linienbusverkehrs für schwierig erachtet. Es sollte aber überprüft werden, ob das vorhandene Parkraumangebot hier neu strukturiert oder ggf. auch reduziert werden kann, sodass die Gehwege vom ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten werden.

Der Häutebachweg und in Verlängerung auch Flurwende/ Am Lohgraben stellt für den Radverkehr eine attraktive Alternativroute zur stark belasteten Spandauer Straße/ Frankfurter Straße dar. Mit der Ausweisung und Gestaltung einer Fahrradstraße kann diese Bedeutung weiter gestärkt werden. Dabei sollte aber in jedem Fall der Fußverkehr mitgedacht werden, sodass die Umgestaltung auch für ihn positive Wirkungen hat (z. B. verbesserte Aufenthaltsqualität). Da im jetzigen Bestand der ruhende Kfz-Verkehr dominiert, ist zu prüfen, ob im Hinblick auf eine attraktive Umgestaltung zur Fahrradstraße das Parkraumangebot neu strukturiert oder ggf. auch reduziert werden kann.

Bezüglich der Oranienstraße ist festzuhalten, dass die bisherige bauliche und verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsreduzierung die „Schleichweg“-Nutzung nicht gänzlich unterbindet. Eine Beschränkung der Zufahrt der Oranienstraße nur für Anlieger wird wenig Wirkung haben, da die Beachtung der Zufahrtsbeschränkung eine stetige Kontrolle erfordert. Eine gänzliche Unterbindung der „Schleichweg“-Nutzung ist nur durch eine Abbindung der Oranienstraße von der Koblenzer Straße möglich. Dazu muss in jedem Fall eine Wendemöglichkeit für den in die Oranienstraße aus Richtung Spandauer Straße einfahrenden Kfz-Verkehr geschaffen werden. Es wird empfohlen, als Entscheidungsgrundlage die tatsächliche Kfz-Verkehrsbelastung der Oranienstraße bzw. der Menge der „Schleichverkehre“ (Kennzeichenverfolgung an der Zu- und Ausfahrt der Oranienstraße) zu erheben und mit den Orientierungswerten von typischen Entwurfsituationen aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) zu vergleichen. Wird die erfasste Kfz-Verkehrsbelastung bzw. die Menge der „Schleichweg“-Nutzer als zu hoch eingeschätzt, stellt die Abbindung der Oranienstraße die effektivste Lösungsmöglichkeit zur Unterbindung der „Schleichweg“-Nutzung dar.

Siegen-City (Oberstadt)

Das Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Oberstadt) ist geprägt durch den Altstadtcharakter. Es gibt enge Straßenräume und aufgrund der Hanglage eine starke topographische Bewegung. Für den Fußverkehr hat vor allem die Achse Löhrrstraße/ Markt/ Marburger Straße, entlang derer sich Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie angesiedelt haben, eine hohe Bedeutung, da sie zur Erreichung des angrenzenden Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Mitte) bzw. zur Erreichung des ZOB/Hauptbahnhof Siegen (Unterstadt) gequert werden muss. Hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und es ist eine durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/24h zu verzeichnen. Der Schwerververkehrsanteil liegt in etwa bei 1,5 %. (Bild 28)

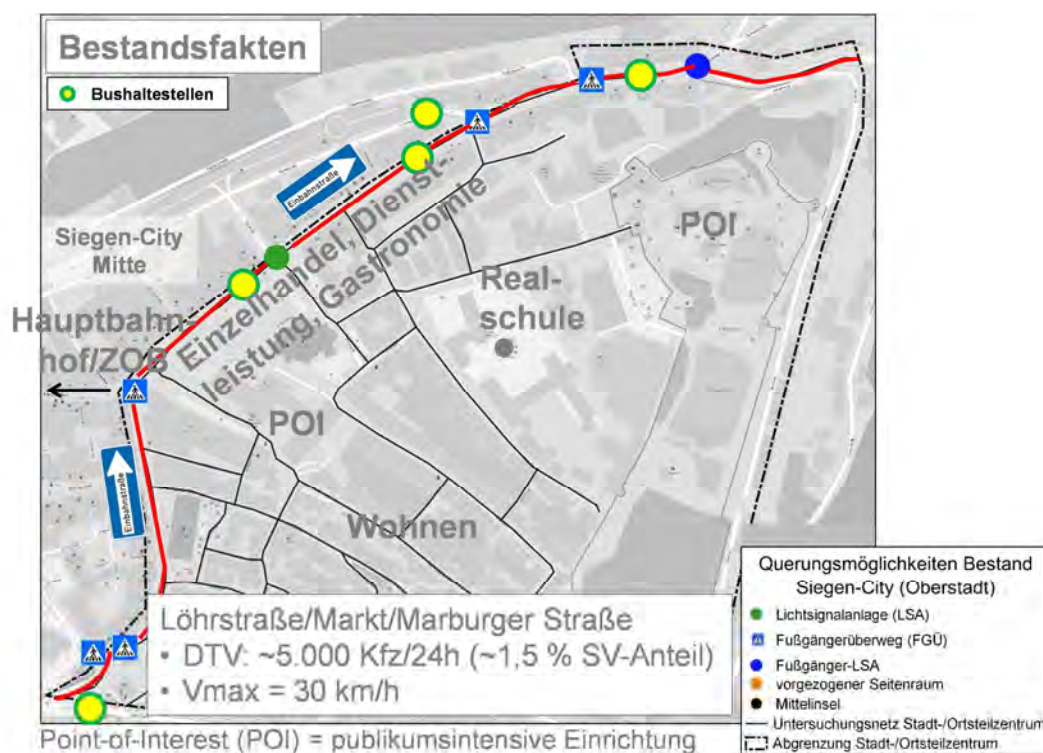


Bild 28: Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Oberstadt)

An den Knotenpunkten der Querungsachse Löhrrstraße/ Markt/ Marburger Straße sind Querungshilfen vorhanden. Die Gehwegbreiten sind aufgrund des Altstadtcharakters überwiegend gering ($\leq 2,00$ m bzw. $2,50$ m). Aufgrund der Mischnutzung im Gebiet herrscht eine hohe Parkraumnachfrage (Bild 29, Bild 30, Bild 31).



Bild 29: Löhrrstraße (unterer Abschnitt)



Bild 30: Löhrrstraße (oberer Abschnitt)



Bild 31: Markt

Für das Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Oberstadt) wird kein spezifischer Handlungsbedarf gesehen, vielmehr allgemeiner wie

- die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung inkl. Kontrollmaßnahmen (Langzeit- und Dauerparker in umliegende Parkhäuser leiten, siehe hierzu auch Kap. 3.9),
- die Freihaltung der Gehwege von Hindernissen,
- fußgängerfreundliche Lichtsignalschaltungen („Ampeln“) und
- die Gewährleistung der Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr.

Weidenau

Für den Fußverkehr im Stadt-/Ortsteilzentrum Weidenau ist vor allem die Verbindung zum Verknüpfungspunkt ZOB/ Bahnhof Weidenau von Bedeutung und damit die zu querende Verkehrsachse Weidenauer Straße. Hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und es ist eine durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung von 13.200 bis 14.700 Kfz/24h zu verzeichnen. Der Schwerververkehrsanteil liegt in etwa bei 6 bis 7 %. (Bild 32)

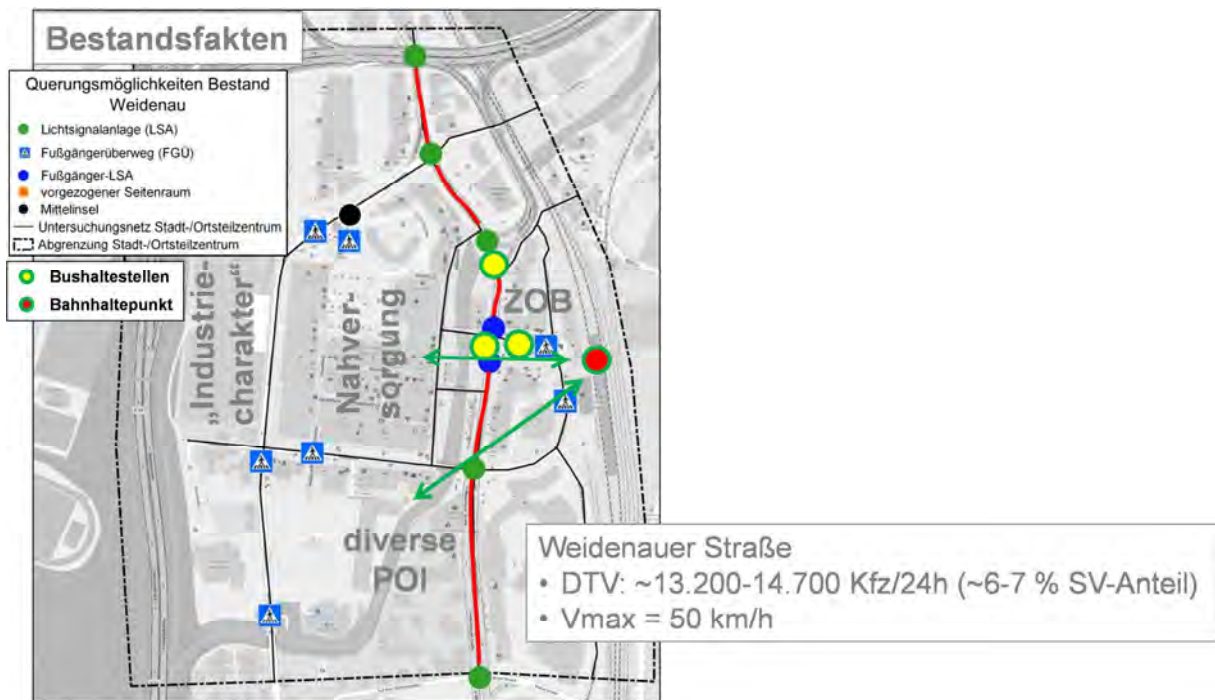


Bild 32: Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Weidenau

Die Gehwegbereiten sind zum Großteil in den für den Fußgängerlängsverkehr bedeutenden Bereichen ausreichend dimensioniert. An allen Knotenpunkten der Weidenauer Straße im Stadt-/Ortsteilzentrum Weidenau sind Querungshilfen vorhanden. Vor Ort konnte jedoch beobachtet werden, dass auf dem unteren Abschnitt der Weidenauer Straße (zwischen Poststraße und Breite Straße; ca. 210 m Abschnittslänge) die vorhandene bauliche Fahrstreifentrennung zum Teil als Querungshilfe genutzt wird. Es wird jedoch vermutet, dass es sich hierbei um Einzelfälle und nicht um den Regelfall handelt. Falls ein größerer Querungsbedarf auf Grundlage weiterer Beobachtungen zu erkennen ist, kann eine Fußgängerlichtsignalanlage zwischen den beiden Knotenpunkten installiert werden. Sollen nur Querungen an den Knotenpunkten ermöglicht werden, ist eine Absperrung auf der baulichen Fahrstreifentrennung anzubringen.

Das Wohngebiet „Weidenau“ liegt östlich der Bahnlagen, die in diesem Fall eine Barriere darstellt. Zur Überwindung ist es dem Fußverkehr möglich den fußläufigen Anschluss über den Billweg und die Breite Straße (außerhalb Untersuchungsraum) zu nutzen. Am Billweg kann zur Querung entweder der Bahnübergang (Bild 33) genutzt werden, der jedoch evtl. mit Wartezeiten verbunden ist, oder die Bahnunterführung genutzt werden, die derzeit wenig „einladend“ wirkt (Bild 34). Es wurden aber schon erste Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt (Bild 35 und Bild 36). Es wurden die Trittkanten optisch markiert und Schieberillen für den Radverkehr montiert. Hierzu ist jedoch anzumerken, dass die Schieberillen ohne Abstand zur Seitenwand montiert wurden und damit die Nutzung für Fahrräder mit Gepäcktaschen nicht bzw. nur schwer möglich ist. Vor diesem Hintergrund sollte eine Versetzung der Schieberillen geprüft werden.



Bild 33: Bahnübergang Weidenau



Bild 34: Eingangsbereich der Unterführung Bahnhof Weidenau



Bild 35: Unterführungssituation vorher

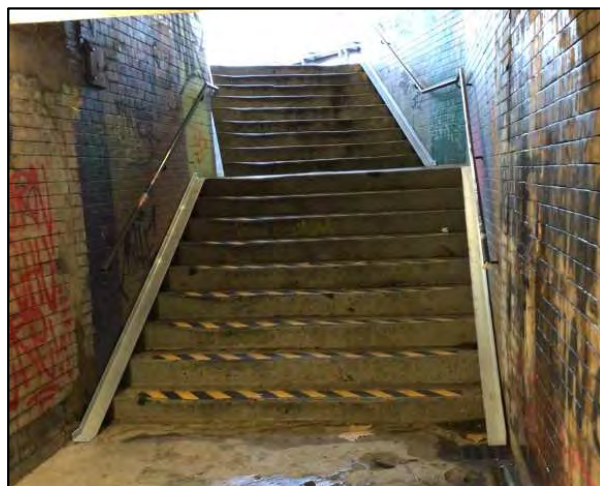


Bild 36: Unterführungssituation nachher

Eine Durchbindung von der Breite Straße aus zum östlich gelegenen Wohngebiet ist derzeit über zwei Fußwegeverbindungen zur Feldstraße (unbefestigte Oberfläche und verkehrsrechtlich nicht als „Gehweg“ beschildert) und zur Jahnstraße (verkehrsrechtlich als „Gehweg“ beschildert) vorhanden (grün markiert in Bild 37). Um die Nutzbarkeit zu verbessern sollten die Verbindungen zur Feldstraße befestigt und verkehrsrechtlich als „Gehweg“ beschildert werden, sodass sie einen „offiziellen“ Charakter erhalten. Zusätzlich fehlt derzeit eine direkte Durchbindung vom Knotenpunkt Breite Straße/ Untere Rolandstraße, wodurch größere Umwege entstehen. In Bild 37 sind zwei potenzielle Durchbindungen aufgezeigt. Die Herstellung des ersten Vorschlags (Nr. 1) könnte aufgrund vorhandener Bebauung schwierig sein. In Bezug auf den zweiten Vorschlag (Nr. 2) sind Wege auf Privatgrundstück vorhanden. Hier ist die Nutzungsmöglichkeit abzuklären. (Bild 37)

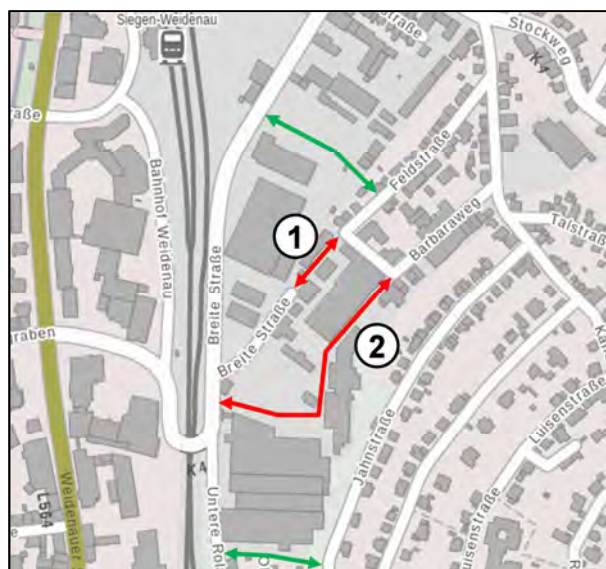


Bild 37: Maßnahmenmöglichkeit Breite Straße Weidenau

Geisweid

Für den Fußverkehr im Stadt-/Ortsteilzentrum Geisweid ist vor allem die Verbindung zum Verknüpfungspunkt ZOB/ Bahnhof Geisweid und den dort vorhandenen Parkplätzen von Bedeutung und damit die zu querende Verkehrsachse Geisweider Straße. Hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und es ist eine durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung von 7.700 Kfz/24h zu verzeichnen. Der Schwerverkehrsanteil liegt in etwa bei 2 %. (Bild 38)

An allen Knotenpunkten der Geisweider Straße im Stadt-/Ortsteilzentrum Geisweid sind Querungshilfen vorhanden. Fußgängerlängsverkehr ist vor allem für die Geisweider Straße zu verzeichnen, da die Parkplatznutzer zu den Knotenpunkten laufen, um dort zu queren. Die Gehwege der Geisweider Straße erfüllen die Regelbreiten nicht, weisen aber dennoch eine Breite von mehr als 2 m auf.

Neben dem Querungsbedarf der Geisweider Straße wird auch ein erhöhter Querungsbedarf von dem vorhandenen Wohngebiet zum ZOB gesehen. Im Bereich der Nahversorgung ist hier eine Mittelinsel angeordnet. Vor diesem Hintergrund wird analog dazu für den Knotenpunkt Wartburgstraße/ Marktstraße eine Mittelinsel vorgeschlagen. (Bild 38)

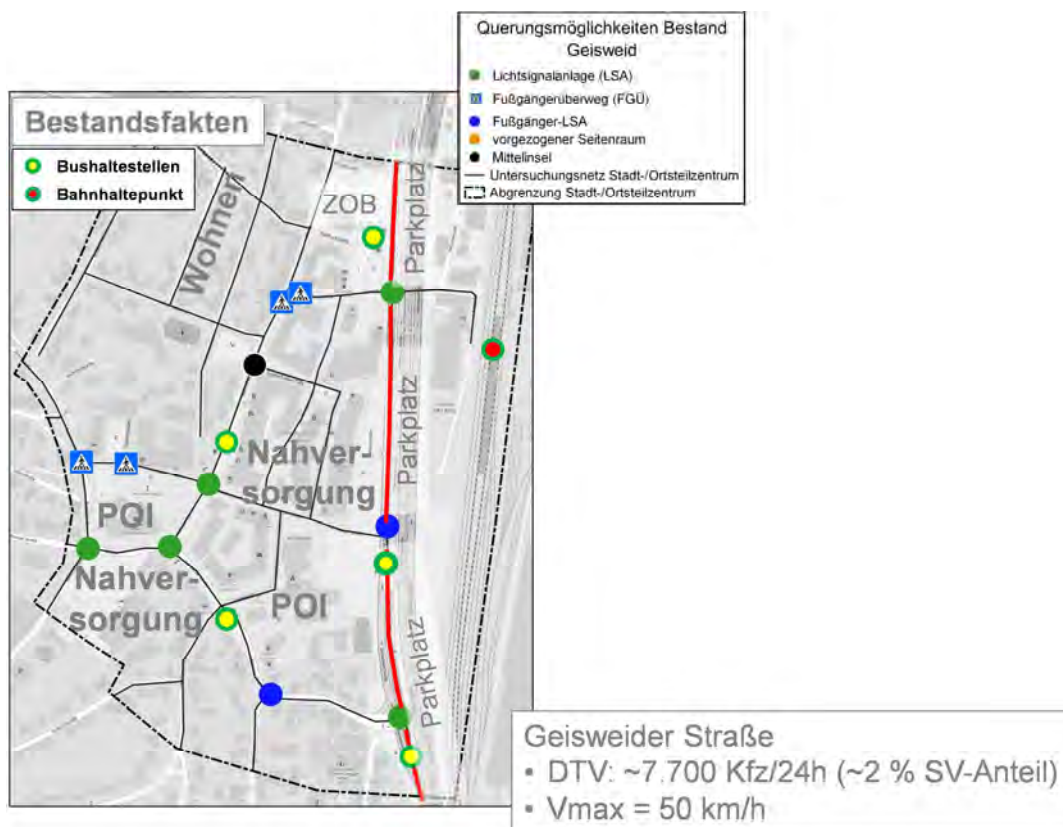


Bild 38: Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Geisweid

Bezüglich der Führung des Fußverkehrs von dem Parkplatz unterhalb der Hüttentalstraße (HTS) zum Nahversorgungszentrum über die Geisweider Straße gibt es Bereiche, in denen ein „offener Seitenausgang“ besteht (Bild 39). An einigen Stellen, an denen es einen Höhenunterschied zwischen dem Parkplatz und der Hauptverkehrsstraße gibt, ist diese Möglichkeit nicht gegeben (Bild 40). Für die Parkplatznutzer fehlen Hinweisschilder zum Auffinden der Ausgänge bzw. der Knotenpunkte. Dies ist vor allem für Ortsunkundige von Bedeutung. Es wird empfohlen entsprechende Hinweisschilder zu den nächstgelegenen Ausgängen des Fußverkehrs mit Angabe des Knotenpunkts im Parkplatzbereich zur Verbesserung der Orientierung anzubringen.



Bild 39: Parkplatz unter Hüttentalstraße (Höhe ZOB)



Bild 40: Parkplatz unter Hüttentalstraße (Höhe Lindenplatz)

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde die Ausweisung der Rijsburger Straße als Fußgängerzone als Wunsch/ Idee angemerkt. Die Ausweisung einer Fußgängerzone ist grundsätzlich möglich, da die Rijsburger Straße nur eine geringe Verbindungsfunktion hat, jedoch wäre dann die Erreichbarkeit der vorhandenen Parkstände nicht mehr gegeben. Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, die Rahmenbedingungen für die Umgestaltung nach dem sogenannten „Shared Space“-Prinzip zu überprüfen (ausreichend hoher Querungsbedarf). Zudem ist die Erweiterung der Fußgängerzone auf den Bereich Röntgenstraße zu prüfen, bei dem dann die vorhandenen Parkstände entfallen würden. (Bild 41)



Bild 41: Maßnahmenmöglichkeiten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Geisweid

Eiserfeld

Im Stadt-/Ortsteilzentrum Eiserfeld besteht ein differenziertes Nahversorgungsangebot entlang der Eiserfelder Straße (v. a. auf der westlichen Seite). Im restlichen Gebiet ist eine Wohnnutzung vorhanden. Damit zeichnet sich das Stadt-/Ortsteilzentrum durch eine Punktlage am Knotenpunkt Eiserfelder Straße/ Eiserntalstraße aus, der die zentralen Hauptverkehrsstraßen im Stadt-/Ortsteilzentrum verknüpft. Die höchste verkehrliche Bedeutung hat dabei die zum Stadtzentrum Siegen führende Verkehrsachse Eiserfelder Straße. Hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und es ist eine durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung von 14.900 Kfz/24h zu verzeichnen. Der Schwerverkehrsanteil liegt in etwa bei 3 %. Auch für die anderen drei angebundenen Straßen gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Kfz-Verkehrsbelastung sind jedoch geringer (zwischen 4.700 und 8.900 Kfz/24h). (Bild 42)

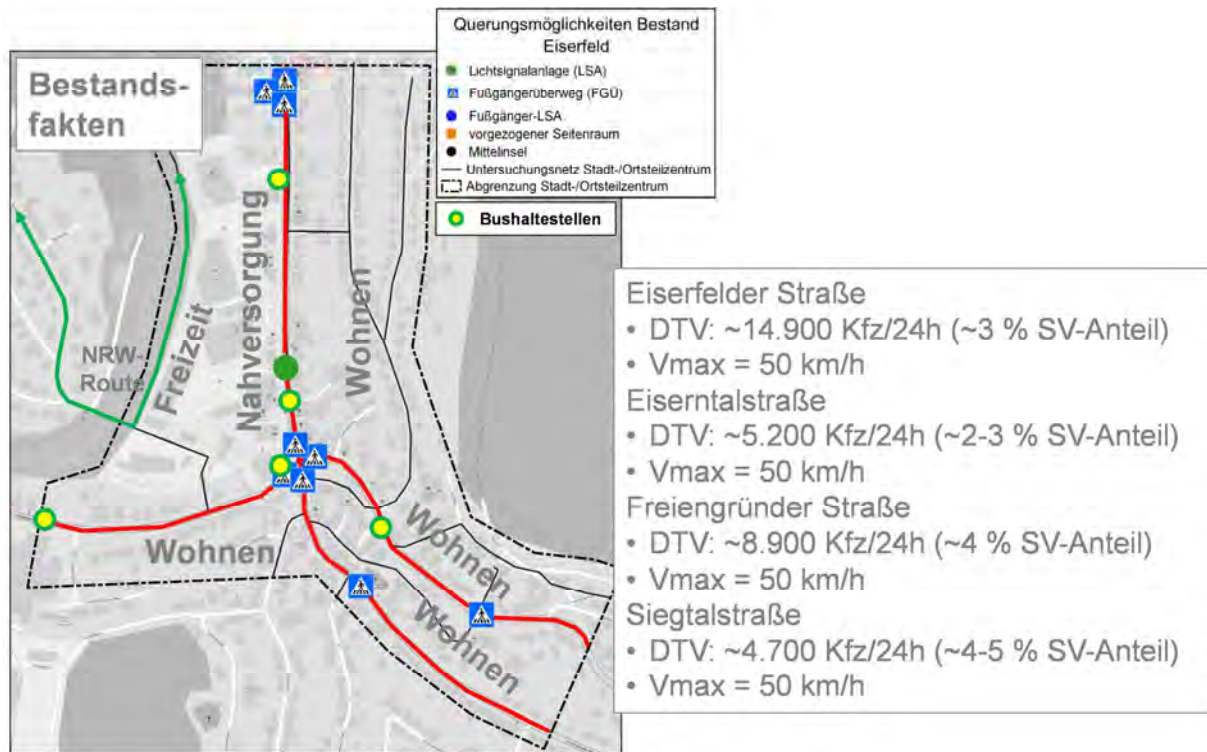


Bild 42: Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Eiserfeld

Die Gehwegbreiten erfüllen die Dimensionierungsanforderungen (Regelbreite) zum Großteil nicht. Im Bereich der Freiengründer Straßen und den Wohngebieten liegen die Gehwegbreiten sogar bei maximal 2 m.

In Eiserfeld verlaufen die Fußverbindungen vor allem aus den Wohngebieten zur Nahversorgung sowie zum Siegufer als Naherholungsgebiet. Daraus ergibt sich ein Querungsbedarf an der Eiserfelder Straße sowie an der Siegtalstraße. Querungsmöglichkeiten bestehen am Knotenpunkt Eiserfelder Straße/ Eiserntalstraße sowie am Zugang zur Nahversorgung. Auch eine Verbindung zwischen dem Sieguferweg und der Nahversorgung ist vorhanden. Im Bereich der Siegtalstraße ist dagegen keine Querungshilfe vorhanden. Vor allem der Knotenpunkt Siegtalstraße/ Bühlstraße (Bild 43) hat im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Sieg (Naherholung) eine Bedeutung, da er auch in das Radverkehrsnetz NRW eingebunden ist. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit hier eine Mittelinsel und/oder ein Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“) umgesetzt werden kann.



Bild 43: Knotenpunkt Siegtalstraße/ Bühlstraße

Niederschelden

Im Stadt-/Ortsteilzentrum Niederschelden verlaufen die Fußverbindungen vor allem zwischen den Wohngebieten und dem Bahnhof sowie zwischen den Wohngebieten und der Nahversorgung, die sich entlang der Siegtalstraße befindet. Für sie gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und es ist eine durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung von 8.200 Kfz/24h zu verzeichnen. Der Schwerververkehrsanteil liegt in etwa bei 4-5 %. (Bild 44)



Bild 44: Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Niederschelden

Die Siegtalstraße wurde im zentralen Versorgungsbereich erst kürzlich neu gestaltet, sodass ausreichend dimensionierte und moderne Gehwege vorhanden sind. Fußgängerüberwege („Zebrareifen“) sind im zentralen Versorgungsbereich vorhanden.

Im Zuge der Bestandsaufnahme sind vor allem Details in Bezug auf die Erreichbarkeit des Bahnhofshaltepunkts Niederschelden-Nord (Bild 45, Bild 46) aufgefallen:

- fehlende Wegweisung (schwierige Orientierung für Ortsunkundige),
- fehlende Direktverbindung vom Nahversorgungszentrum aus (Umfangfaktor ca. 2,1) und
- fehlende Querungsmöglichkeit im Zugangsbereich zum Bahnhofshaltepunkt.



Bild 45: Bahnüberweg/Zuwegung Bahnhof



Bild 46: Bahnüberweg/Zuwegung Bahnhof

Es werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Wegweisung zum Bahnhofpunkt im zentralen Versorgungsbereich,
- Möglichkeit für eine Direktverbindung zum Bahnhofpunkt über Johannesstraße prüfen sowie
- Anlage eines Fußgängerüberwegs („Zebrastrifen“) zwischen Bühlsstraße und Bahnübergang prüfen.

Kaan-Marienborn

Das Stadt-/Ortsteilzentrum Kaan-Marienborn verfügt über eine zentral gelegene punktuelle Nahversorgung, sodass für den Fußverkehr vor allem die Verbindungen zwischen den Wohngebieten und der Nahversorgung von Bedeutung sind. Hierdurch besteht Querungsbedarf für die Verkehrsachse Hauptstraße, für die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt und eine durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung von 12.400 Kfz/24h zu verzeichnen ist (Schwerverkehrsanteil von 3-4 %). (Bild 47)

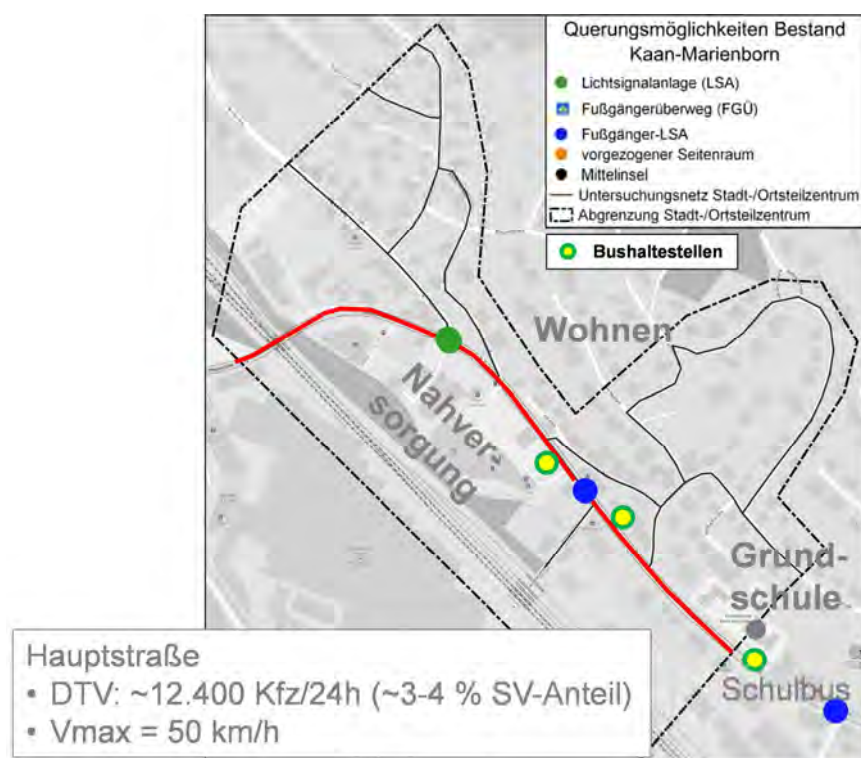


Bild 47: Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Kaan-Marienborn

Die Hauptstraße weist ausreichend dimensionierte Gehwege (2,50-3,00 m) auf. An den beiden Zugängen zur Nahversorgung sind Querungshilfen vorhanden. Die Anbindungen der beiden „Wohnstraßen“ Brauereistraße (Bild 48) und Am Rain (Bild 49) an die Hauptstraße verfügen selbst über keine Querungshilfe, liegen aber in unmittelbarer Nähe der vorhandenen Querungshilfen (70 bis 80 m). Am Knotenpunkt Hauptstraße/ Brüderweg fehlt jedoch im östlichen Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt, sodass hier beim Queren für den Fußgänger ein Umweg entsteht (zwei Ampelphasen, Bild 50). Es wird empfohlen zu prüfen, ob die fehlende Fußgängerfurt angelegt werden kann.



Bild 48: Anbindung Brauereistraße



Bild 49: Anbindung Am Rain

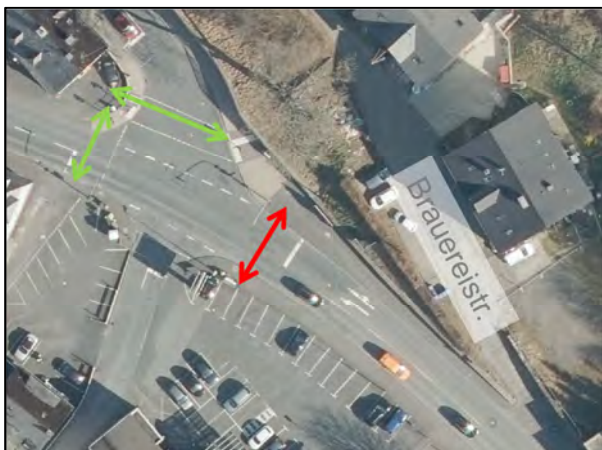


Bild 50: Querung im Bereich Brauereistraße



Bild 51: Querung im Bereich Am Rain

Bei den Haltestellen Eisenhüttenstraße (Bild 52) und Schulbushaltestelle (Bild 53) gibt es keinen separaten Wartebereich für die Nutzer. Aufgrund der geringen Frequentierung wird jedoch auch kein dringlicher Handlungsbedarf gesehen.



Bild 52: Haltestelle Eisenhüttenstraße, südliche Seite



Bild 53: Schulbushaltestelle

Seelbach

Das Stadt-/Ortsteilzentrum Seelbach verfügt über eine zentral gelegene punktuelle Nahversorgung, sodass für den Fußverkehr vor allem die Verbindungen zwischen den Wohngebieten und der Nahversorgung von Bedeutung sind. Hierdurch besteht Querungsbedarf für die Verkehrsachse Alte Freudenberger Straße, für die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt und eine durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung von 4.300 Kfz/24h zu verzeichnen ist (Schwerverkehrsanteil ca. 0 %). (Bild 54)

Die im Stadt-/Ortsteilzentrum vorhandenen Gehwege weisen überwiegend eine maximale Führungsbreite von 2 m auf. Unmittelbar vor der Nahversorgung befindet sich ein Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“).

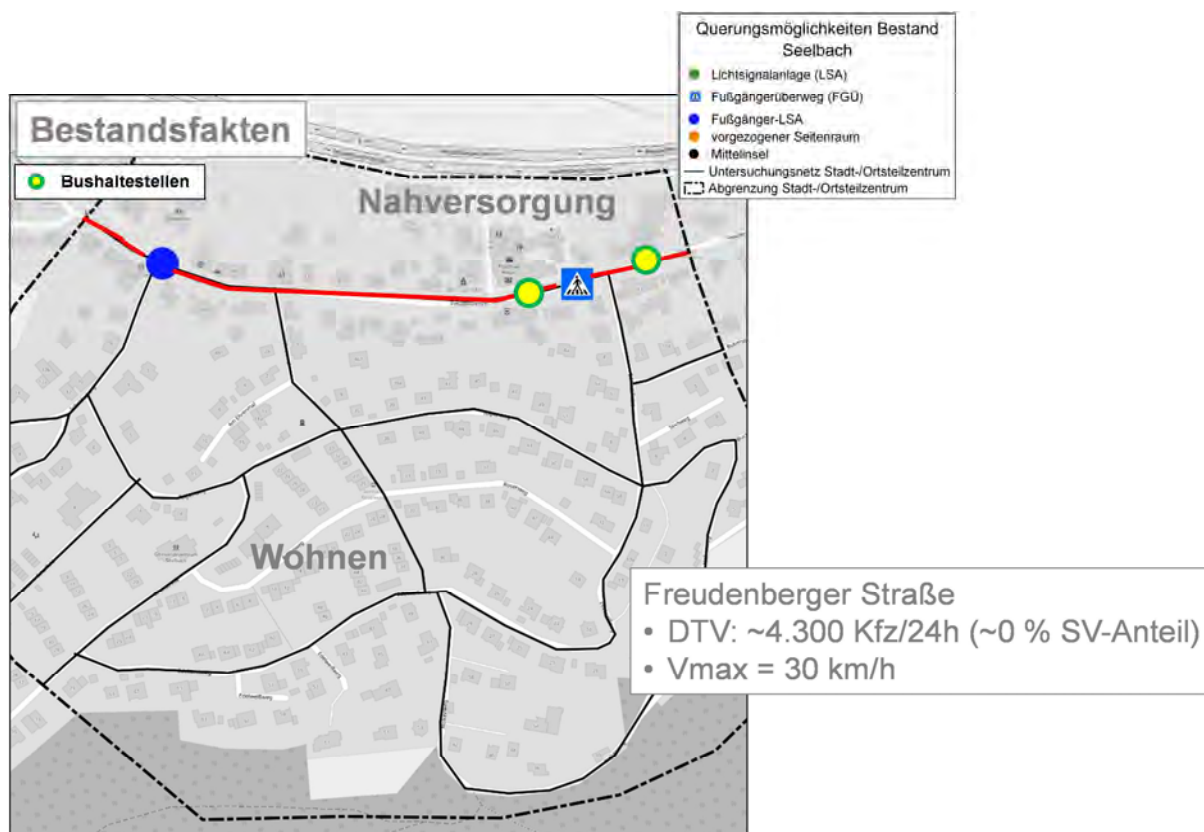


Bild 54: Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Seelbach

Aufgrund der überwiegenden Wohnnutzung ergibt sich für das Stadt-/Ortsteilzentrum Seelbach kein direkter Handlungsbedarf. Die bemängelte Dimensionierung der Gehwebreiten sollte im Zuge von Neu-/Umgestaltungsmaßnahmen angepasst werden.

3.6 Radverkehr

3.6.1 Netzdefinition

Im Rahmen einer studentischen Arbeit an der Universität Siegen wurde 2016 ein städtisches Radverkehrsnetz für die Universitätsstadt Siegen aufgestellt. Der Netzplan wurde unter Berücksichtigung der Topographie (Bild 55), der Siedlungsstruktur (Gebietsprioritäten, Bild 56) sowie der verkehrlichen Verbindungsfunktion zwischen den Siedlungsgebieten (Bild 57) festgelegt und enthält folgende Kategorien (Bild 58):

- Hauptnetz: der Radverkehr wird im Hauptverkehrsstraßennetz in der Talachse geführt,
- Vorrangroute: der Radverkehr wird parallel zum Hauptnetz überwiegend abseits des Kfz-Verkehrs geführt,
- Grundnetz: bestehend aus grundlegenden Radverkehrsverbindungen und relevanten Nebenverbindungen,
- Grundnetzerweiterungen (A und B): dienen der Anbindung der abseits der Talachse liegenden Stadtteile an die Talachse.

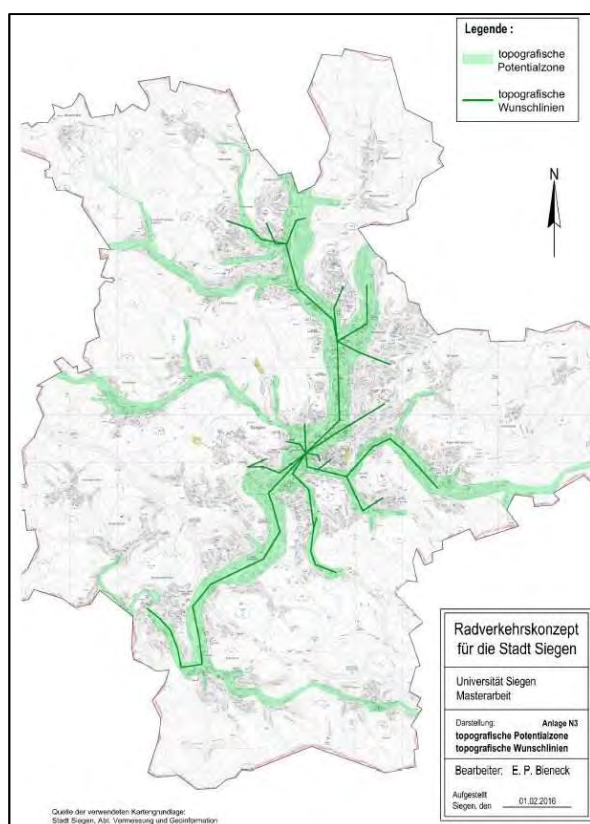


Bild 55: Topographische Potenzialachsen im Radverkehr

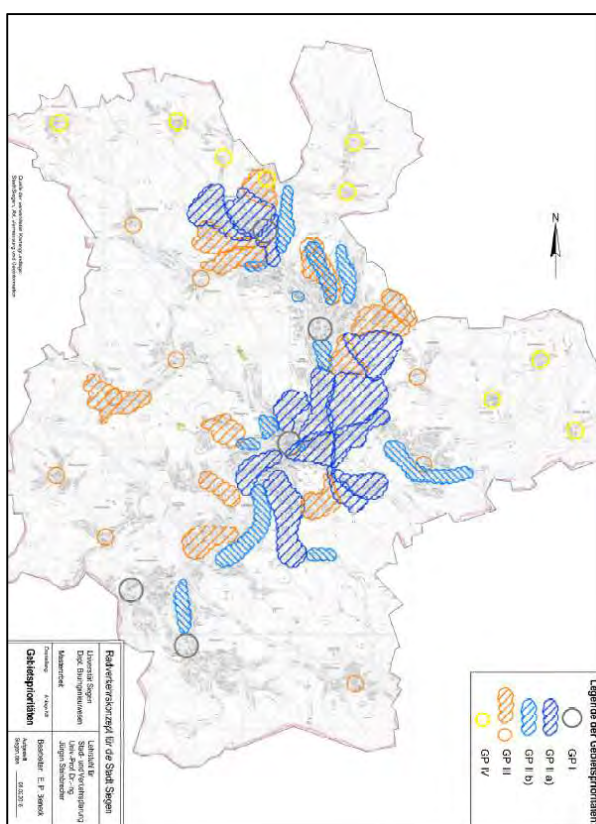


Bild 56: Gebietsprioritäten im Radverkehr

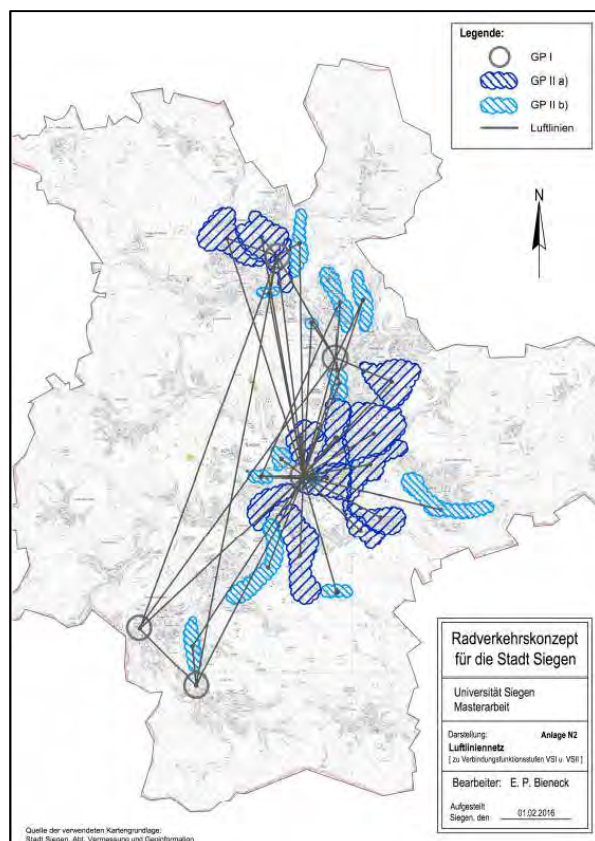


Bild 57: Verbindungsfunktionen zwischen den Gebietsprioritäten im Radverkehr

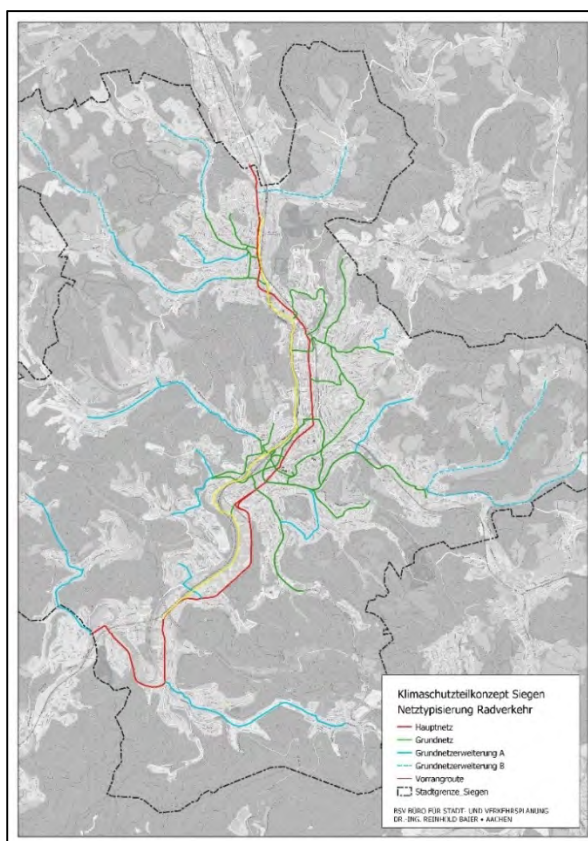


Bild 58: Kategorisierung des städtischen Radverkehrsnetzes der Universitätsstadt Siegen

Parallel zur Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen wurde ein Radverkehrskonzept auf Kreisebene ausgearbeitet, welches neben Verbindungen zwischen den kreisangehörigen Kommunen Anschlusspunkte an das städtische Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Siegen berücksichtigt. Auch hier gibt es eine Netzkategorisierung (Bild 59):

- Hauptnetz: möglichst direkte Verbindungsrouten, die in Siegen überwiegend im Hauptverkehrsstraßennetz verlaufen,
- Nebennetz: bestehend aus zum Hauptnetz alternative bzw. ergänzende Verbindungsrouten,
- Radpendlerouten: Verbindungsrouten, die eine hohe Pendlerbedeutung haben und möglichst topographisch günstig geführt werden.

Ein Abgleich des kreisweiten Netzes auf dem Stadtgebiet Siegen (Arbeitsstand 11/2020) mit dem städtischen Radverkehrsnetz Siegen zeigt auf, dass 50 % der Strecken im städtischen Radverkehrsnetz auch im kreisweiten Radverkehrsnetz enthalten sind und damit nicht nur eine kommunale, sondern eine interkommunale Bedeutung haben. Laut Definition dient das kreisweite Radverkehrsnetz nicht der Erschließung aller Stadt-/Ortsteile, sondern vor allem der interkommunalen Anbindung des Hauptzentrums. Dies zeigt sich auch in der Abdeckungsdarstellung der beiden Netze. Die Streckenverbindungen, die ausschließlich im städtischen Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Siegen enthalten sind, dienen damit der Vervollständigung der innerstädtischen Erschließung,

beschränken sich aber auch auf die wesentlichen Gebiete. Stadt-/ Ortsteilbezogene Radverkehrsnetze dienen der Feinverteilung und sind nicht Bestandteil des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes. (Bild 60)

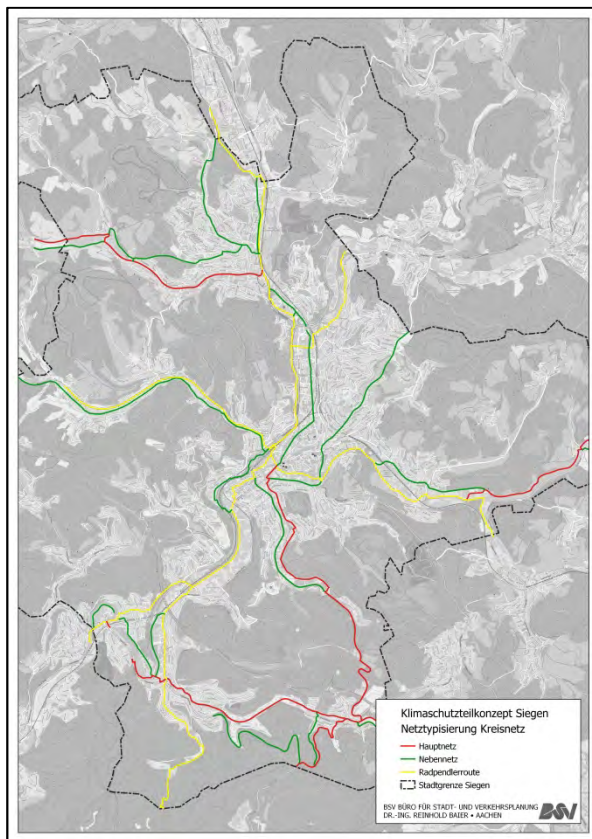


Bild 59: Kategorisierung des kreisweiten Radverkehrsnetzes (Ausschnitt für die Universitätsstadt Siegen, Arbeitsstand 11/2020)

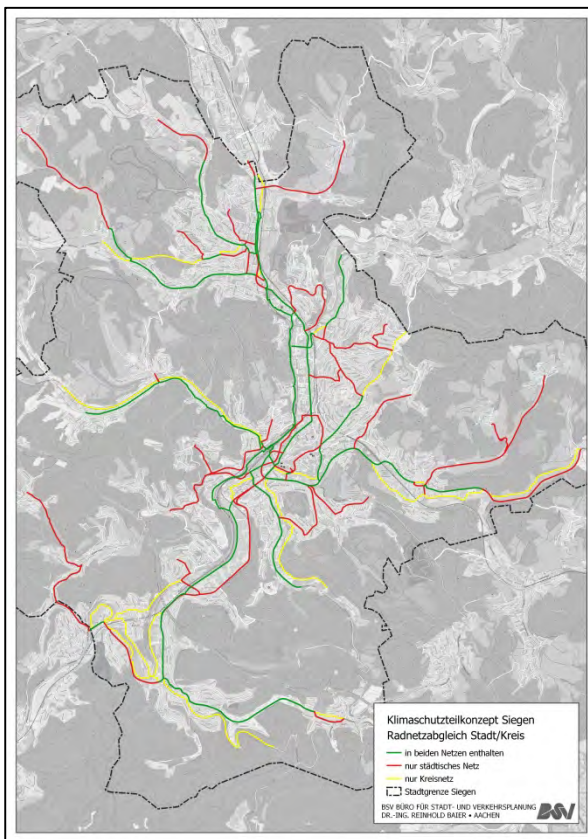


Bild 60: Abgleich des städtischen Radverkehrsnetzes mit dem kreisweiten Radverkehrsnetzes

3.6.2 Dauerzählstellen im Radverkehr

Seit Anfang November 2019 gibt es in Siegen drei Dauerzählstellen im Radverkehr. Diese liegen auf folgenden Radachsen (Bild 61):

- Tiergartenstraße (Höhe In der Herrenwiese, Bestandteil der Vorrangroute),
- Siegarena Eiserfeld (Höhe Höllenwaldstraße, Bestandteil der Vorrangroute) und
- An der Alche (Höhe Minigolfplatz, Bestandteil der Grundnetzerweiterung A).

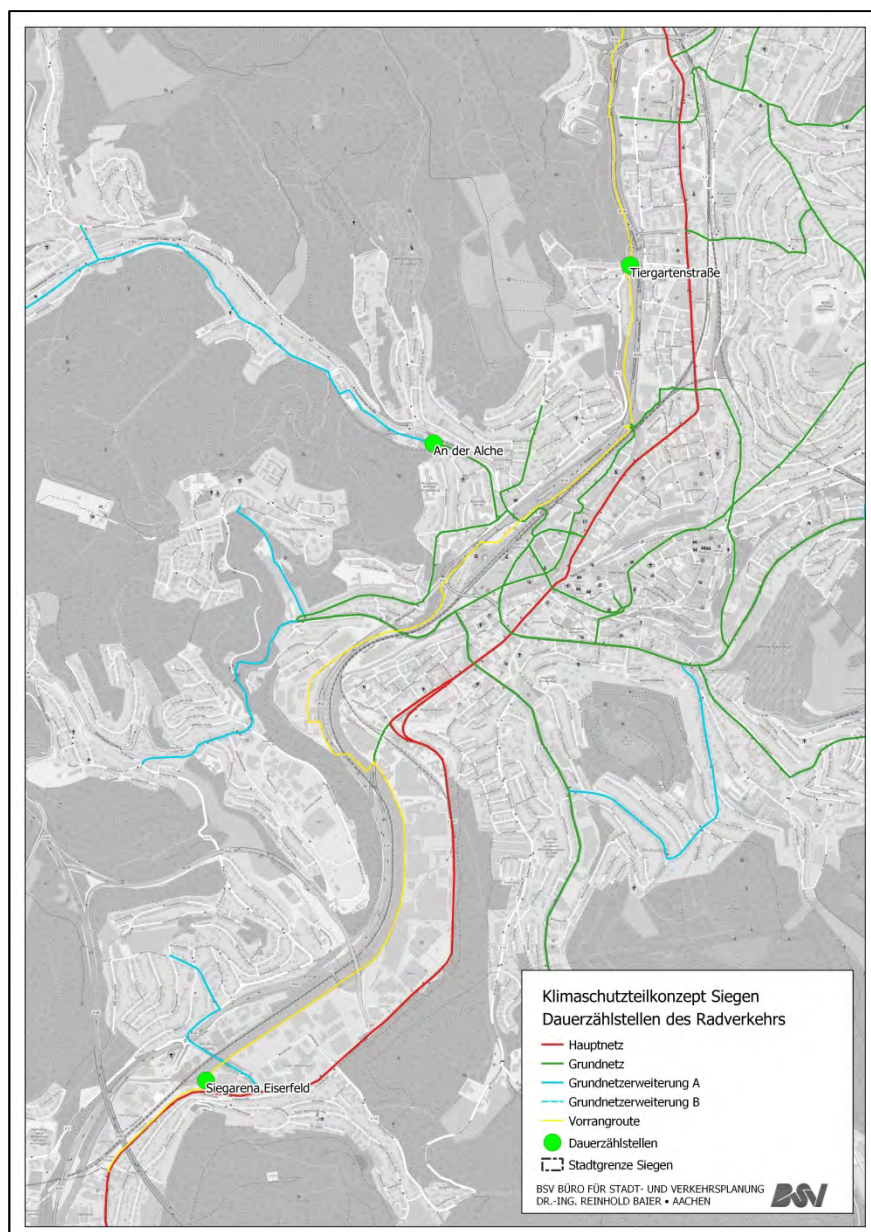


Bild 61: Lage der Dauerzählstellen im Radverkehr in der Universitätsstadt Siegen

Die bisher erfassten Zählraten (Bild 62 bis Bild 64) zeigen Belastungsunterschiede zwischen der Vorrangroute, die auch im kreisweiten Radverkehrsnetz enthalten und hier mit einer hohen Pendlerbedeutung ausgewiesen ist, und der Grundnetzerweiterung A. Während die durchschnittliche monatliche Radverkehrsbelastungen im Querschnitt auf der Vorrangroute bei über 21.000 liegt, beträgt sie an der Dauerzählstelle der Grundnetzerweiterung A rund 17.000 Radfahrer im Monat und im Querschnitt.

Darüber hinaus zeigen die Daten der Dauerzählstellen auch die typischen jahreszeitlichen Belastungsschwankungen auf.

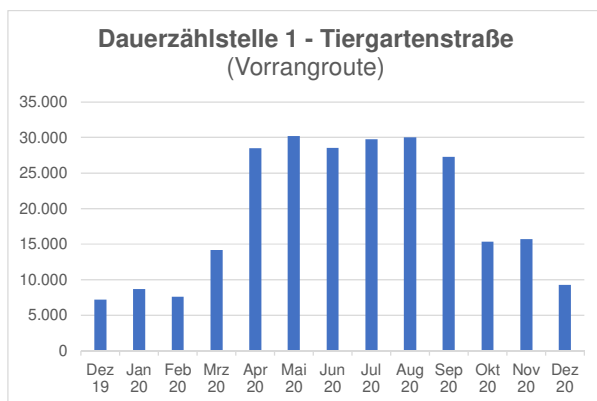


Bild 62: Dauerzählstelle Tiergartenstraße

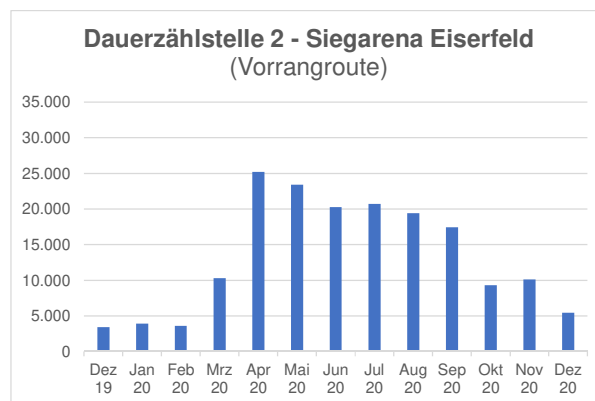


Bild 63: Dauerzählstelle Siegarena

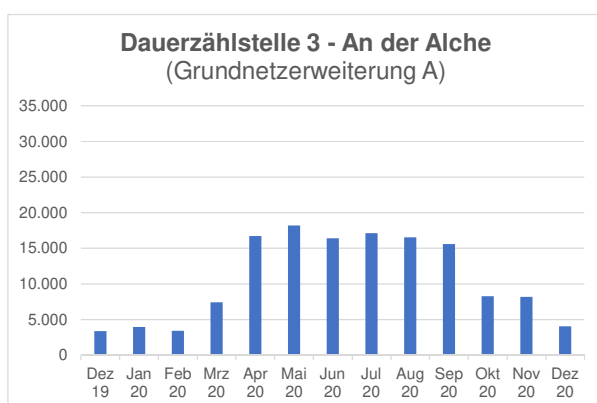


Bild 64: Dauerzählstelle An der Alche

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass Verkehrszähldaten aus dem Jahr 2020 hinsichtlich ihrer Interpretation und als Arbeitsgrundlage mit Vorsicht zu behandeln sind. Angesichts der Corona-Pandemie wurden von der Bundesregierung für Deutschland und seitens der Landesregierung für Nordrhein-Westfalen verschiedene Maßnahmen zur Beschränkung von sozialen Kontakten im öffentlichen Bereich ergriffen. Diese Maßnahmen, wie zum Beispiel die Schließung von Kindergärten, Schulen und des Einzelhandels sowie die Empfehlung zur stärkeren Nutzung der Homeoffice-Möglichkeit, wirken sich auf das Verkehrsaufkommen auf. Aus einer Umfrage der Deutschen Energie-Agentur (dena)²⁰, die Ende November 2020 durchgeführt wurde, geht hervor, dass jeder Dritte sein Mobilitätsverhalten während der Corona-Pandemie geändert hat. „Am stärksten betroffen ist der Öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) sowie die Bahn. 47 Prozent der ÖPNV und 40 Prozent der Bahnfahrenden geben ein verändertes tägliches Mobilitätsverhalten an. Bei regelmäßigen Pkw-Nutzern sind dies nur 26 Prozent. Rad- und Fußverkehr profitieren prozentual am stärksten von der Entwicklung: 37 Prozent bzw. 35 Prozent der Befragten geben an, deutlich oder etwas häufiger per Rad oder Fuß unterwegs zu sein. Den eigenen Pkw nutzen 16 Prozent häufiger, 32 Prozent nutzen das eigene Auto hingegen weniger häufig. Für vier von fünf Befragten war der Pkw bereits vor der Pandemie ein regelmäßig genutztes Fortbewegungsmittel. Dies trifft für 55 Prozent der Befragten auf das Rad und 38 Prozent bzw. 31 Prozent auf

²⁰ Deutsche Energie Agentur (dena) (2020): Mobilitätsverhalten seit Covid-19, Berlin Dezember 2020

ÖPNV und Bahn zu. Als Gründe für das veränderte Mobilitätsverhalten werden neben der Ansteckungsgefahr (56 Prozent) auch veränderte Freizeitgestaltung (48 Prozent) und die vermehrte Arbeit im Homeoffice angegeben (46 Prozent).“ (dena-Pressemitteilung vom 16.12.2020)

Es ist davon auszugehen, dass die eingeführten Corona-Maßnahmen auch zukünftig das Mobilitätsverhalten noch prägen werden. Das Jahr 2020 stellt damit den Beginn einer Umbruchsituation dar. Vergleiche mit Vorjahren sind nur bedingt aussagekräftig.

3.6.3 Öffentliches Fahrradverleihsystem

Bereits im Jahr 2017 hat die Universitätsstadt Siegen die Möglichkeiten für ein öffentliches Fahrradverleihsystem mit Einsatz von Pedelegs im Rahmen des BMBF-Forschungsprojekts „REMONET“, einem gemeinsamen Elektromobilitätsprojekt der Stadt Siegen mit der Universität Siegen und heimischen Unternehmen, getestet.

Für den Feldversuch wurden zwei E-Bike-Verleihstationen am Kölner Tor und vor der Tourismus-Zentrale am Kornmarkt aufgestellt. An diesen Stationen konnten die Räder von ausgewählten Testnutzern (insgesamt 65 Personen) über eine App ausgeliehen werden. Tagsüber konnten die Räder an festgelegten, aber „virtuellen“ Standpunkten (ohne Docking-Station) abgestellt und von den Testnutzern auch wieder ausgeliehen werden (sogenanntes "Free-Floating-Prinzip"). Lediglich zum Aufladen mussten die Räder zurück an eine der beiden E-Bike-Verleihstationen.

„Mit dem Reallaborversuch soll erforscht werden, wie die Nutzerinnen und Nutzer mit den Bikes umgehen und welche Potentiale existieren, ein solches System stadtweit oder im Rahmen eines betrieblichen Fuhrparks einzuführen.“²¹ (www.siegen.de)

Auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungen aus dem Projekt REMONET und der anhaltenden Nachfrage aus der Bevölkerung hat die Stadtverwaltung die Möglichkeiten für die Installation eines öffentlichen Fahrradverleihsystems weiterverfolgt. Anfang des Jahres 2021 wurde die Betreibergesellschaft Velocity Siegerland GmbH als ein „Ableger“ der Velocity Mobility GmbH gegründet, die bereits in mehreren anderen Kommunen ein öffentliches Fahrradverleihsystem installiert hat (u. a. in Aachen und in Ravensburg). Die Betreibergesellschaft übernimmt die Installation und den Betrieb des Fahrradverleihsystems in allen interessierten Kommunen des Kreises Siegen-Wittgenstein. Das Stationsnetz wird in Abstimmung mit den Kommunen, die zum Teil Flächen für die Installation der Stationen bereitstellen werden, und unter Berücksichtigung interessierter Unternehmen, die bereits „Buchungskontingente“ erworben haben, nach und nach aufgebaut. Es ist geplant sowohl Pedelegs als auch E-Lastenpedelecs als Fahrzeuge einzubinden.

²¹ www.siegen.de/willkommen/detailansicht-news/news/65-nutzer-testen-digitales-e-bike-verleihsystem/

3.6.4 Nutzungsanforderungen

Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen

Analog zum Fußverkehr sind in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) die räumlichen Nutzeransprüche des Radverkehrs festgehalten und in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) die Anforderungen an die Verkehrsräume des Radverkehrs beschrieben (u. a. Anlagentyp, Anlagenbreite, Sicherheitsabstände). Auch hier wird die erforderliche Führungsbreite auf Grundlage des Platzbedarfs von Radfahrenden abgeleitet (Bild 65).

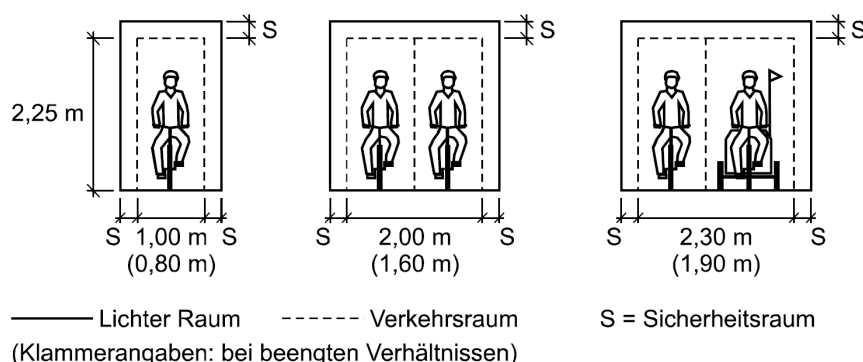


Bild 65: Platzbedarf von Radfahrenden (Quelle: ERA 2010, S. 16)

Die Verträglichkeit einer gemeinsamen Führung von Kfz- und Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr ist von mehreren Faktoren abhängig. Neben einer verträglichen Geschwindigkeit muss die Fahrbahn unter Berücksichtigung der Kfz-Verkehrsbelastung eine ausreichende Breite aufweisen.

Erlauben die vorhandenen straßenräumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr nicht, ist die Anlage eines Radfahrstreifens (Bild 66) als ein von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg zu prüfen. Hier wird der Radverkehr separat vom Kfz-Verkehr auf Fahrbahnniveau, aber weiterhin im Blickfeld des Kfz-Fahrers, geführt. Er ist für den Radverkehr benutzungspflichtig und darf vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden.

Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen (Bild 67) angelegt werden. Im Gegensatz zum Radfahrstreifen ist der Schutzstreifen für den Radverkehr nicht benutzungspflichtig. Zudem darf der Schutzstreifen vom Kfz-Verkehr kurzzeitig befahren werden, wenn kein Radfahrender diesen benutzt.



benutzungspflichtig

Bild 66: Radfahrstreifen, Birlenbacher Straße in Siegen



nicht benutzungspflichtig

Bild 67: Schutzstreifen, Eiserfelder Straße in Siegen

Im Seitenraum kann der Radverkehr entweder getrennt vom Fußverkehr (Radweg, Bild 68, oder getrennter Geh-/Radweg, Bild 69) oder gemeinsam mit dem Fußverkehr (Gehweg, Radfahrer frei, Bild 70, oder gemeinsamer Geh-/Radweg, Bild 71) geführt werden. Bis auf den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg sind die Seitenraumführungen für den Radverkehr benutzungspflichtig.

Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordert.

Getrennte Fuß- und Radverkehrsführung



benutzungspflichtig

Bild 68: Verkehrszeichen 237 „Radweg“



benutzungspflichtig

Bild 69: Verkehrszeichen 241 „getrennter Geh-/Radweg“

Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsführung



nicht benutzungspflichtig,
Radverkehr muss Schrittgeschwindigkeit fahren

Bild 70: Verkehrszeichen 239 „Gehweg“ mit Zusatzzeichen 102210 „Radfahrer frei“



benutzungspflichtig,
Radverkehr muss Rücksicht nehmen

Bild 71: Verkehrszeichen 240 „gemeinsamer Geh-/Radweg“

Obwohl der Radverkehr bei einer gemeinsamen Führung Rücksicht auf den Fußverkehr nehmen muss (bei einem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg muss er Schrittgeschwindigkeit fahren), wird eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr aufgrund des Konfliktpotenzials nur dann als verträglich eingestuft, wenn die Aufkommensstärken im Fuß- und Radverkehr gering sind. Innerorts ist dies im Regelfall nicht gegeben, sodass hier eine gemeinsame Führung nicht empfehlenswert ist. Im Gegensatz dazu ist für außerörtliche Verbindungen (z. B. zwischen den Stadtteilen) aufgrund der größeren Entfernungen mit einem ausreichend geringen Aufkommen im Fußverkehr zu rechnen, sodass hier eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs als verträglich eingestuft wird.

Radverkehr in Erschließungsstraßen

Hinsichtlich der Führung des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz sollte in der Regel von einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit sowie einer geringeren Kfz-Verkehrsbelastung ausgegangen werden können, sodass der Radverkehr im Regelfall im Mischverkehr geführt werden kann.

Konventionelle Tempo 30-Zonen dienen einer gebietsbezogenen (flächigen) Verkehrsberuhigung. Aufgrund der geltenden Rechts-vor-Links-Regel an Knotenpunkten, wird der Verkehrsfluss immer wieder abgebremst. Da alle Fahrzeuge gleichberechtigt sind, gilt dies sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr.

Soll der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr einen gewissen Vorrang haben, ist dies seit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahre 2020 über die Ausweisung einer **Fahrradzone** (Bild 72) möglich. Hier muss anderer Fahrzeugverkehr über Zusatzzeichen zugelassen werden. Analog zur Tempo 30-Zone gelten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie die Rechts-vor-Links-Regel an Knotenpunkten. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs ist nicht möglich, im Gegensatz zur konventionellen Tempo 30-Zone dürfen Radfahrende in der Fahrradzone aber nebeneinander fahren. Eine flächendeckende Umwidmung bestehender Tempo 30-Zonen in Fahrradzonen wird für nicht sinnvoll erachtet. Es gelten die gleichen Anordnungsregeln wie für Tempo 30-Zonen.

Eine gesteigerte Förderung stellen **Fahrradstraßen** (Bild 73) dar. Auch hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Analog zu den Fahrradzonen muss anderer Fahrzeugverkehr über Zusatzzeichen zugelassen werden und Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Im Gegensatz zu den Fahrradzonen können Fahrradstraßen an Knotenpunkten mittels Beschilderung bevorrechtigt werden, sodass ein zügiges Vorankommen ermöglicht wird. Die Bevorrechtigung gilt jedoch für den gesamten auf der Fahrradstraße zugelassenen Fahrzeugverkehr. Fahrradstraßen sind vor allem dann sinnvoll, wenn es sich um eine bedeutende Radachse mit einem hohen bzw. zu erwarteten hohen Radverkehrsaufkommen handelt, wobei Fahrradstraßen erfahrungsgemäß selbst deutliche Bündelungseffekte haben können.



Bild 72: Verkehrszeichen 244.3
„Beginn Fahrrad-Zone“



Bild 73: Verkehrszeichen 244.1
„Beginn Fahrradstraße“

Bedeutende Radpendlerrouen

Die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und dem damit schneller werdenden Radverkehr, aber auch die wachsende Bedeutung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel erfordern eine adäquate Berücksichtigung beim Ausbau des Radverkehrsnetzes. In der Planungspraxis hat die Definition von Radschnellverbindungen Einzug erhalten.

„Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.“ (FGSV-Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“, 2014; S. 4)

Im kreisweiten Radverkehrsnetz sind sogenannte Radpendlerrouen als Netzkategorie definiert. Die Ausbaumöglichkeiten als sogenannte Radschnellverbindungen werden im Rahmen der Ausarbeitung des kreisweiten Radverkehrsnetzes sowie in einer gesonderten Verkehrsuntersuchung für die Verbindungsachse Kreuztal – Littfeld – Siegen - Betzdorf analysiert. Die Ergebnisse dazu lagen bis zur Fertigstellung des Projektberichts zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen nicht vor. Die Einbindung der Ergebnisse erfolgt im Rahmen einer abschließenden Überlagerung der Ergebnisse zum Radverkehr aus den beiden Projekten. Diese Überlagerung ist nicht mehr Bestandteil des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität.

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Neben der Radverkehrsführung auf der Strecke muss die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten beachtet werden. Auch hierzu sind die Anforderungen in der ERA differenziert nach Knotenpunktart (Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelung, Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen, Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre) festgehalten.

Alltagsradverkehr versus Freizeitradverkehr

In Abhängigkeit des Wegezwecks können die Radfahrenden unterschiedliche Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur stellen. Während der Radfahrende auf dem Weg zur Arbeit möglichst zügig vorankommen möchte, spielt beim Radfahrenden in der Freizeit vor allem der Erholungsfaktor eine bedeutende Rolle.

Nachfolgend ist das Ergebnis der Gegenüberstellung von den Nutzeransprüchen des Alltagsradverkehrs und des touristischen oder freizeitorientierten Radverkehrs tabellarisch zusammenfassend dargestellt. (Tabelle 9)

Das städtische Radverkehrsnetz sollte beide Nutzeransprüche vereinen. Während das Hauptnetz als Führung im Hauptverkehrsstraßennetz eine direkte und zügig befahrbare Achse darstellt, und damit vor allem für den Alltagsradverkehr von Interesse ist, ist die Vorrangroute als bedeutende Pendlerroute, die überwiegend abseits des Kfz-Verkehrs geführt wird, sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den touristischen bzw. freizeitorientierten Radverkehr relevant. Vor diesem Hintergrund sollte vor allem die Vorrangroute eine ausreichende Beleuchtung aufweisen und für das Hauptnetz eine Winterdienstregelung gelten.

Tabelle 9: Nutzeransprüche des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs

Alltagsradverkehr	Touristischer Radverkehr
klein- bis großräumige Verbindungen	Erreichbarkeit von Points-of-Interest (POI)
Direktheit (keine Umwege) und Schnelligkeit (direkt, zügig befahrbar), aber auch verkehrsruhige Verbindungen für Gelegenheitsradfahrende (wenig geübt) und schutzbedürftige Radfahrende (Kinder und Senioren)	Routen mit Erholungs-/Erlebnissfaktor (Führung abseits des Kfz-Verkehrs)
Sicherheit (konfliktfrei)	
Komfort (u. a. Oberfläche, Breite)	
Beleuchtung und Winterdienst	Wegweisung

3.6.5 Detailbetrachtung des definierten städtischen Radverkehrsnetzes

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen beschränkte sich die Detailanalyse auf das definierte städtische Radverkehrsnetz.

Die parallelen Arbeiten zum kreisweiten Radverkehrskonzept lagen zum Projektabschluss des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität noch nicht vor, weshalb kein abschließender Informationsaustausch durchgeführt werden konnte. Eine abschließende Überlagerung der Ergebnisse zum Radverkehr aus den beiden Projekten steht demnach noch aus.

Radverkehrsführung

Als Basis für die Ermittlung von Handlungsbedarfen und der Entwicklung eines Zielkonzeptes für die Führung des Radverkehrs im städtischen Radverkehrsnetz erfolgte zunächst eine umfassende Bestandsaufnahme. Die benötigten Daten wurden teilweise vorliegenden und frei verfügbaren Materialien entnommen, andere Informationen konnten aus Luftbildern abgelesen oder gemessen werden. Andere Informationen konnten jedoch grundsätzlich nur mittels Vor-Ort-Aufenthalt erhoben werden.

Nachfolgend ist die Bestandssituation zur Führung des Radverkehrs im städtischen Radverkehrsnetz dargestellt (Bild 74).

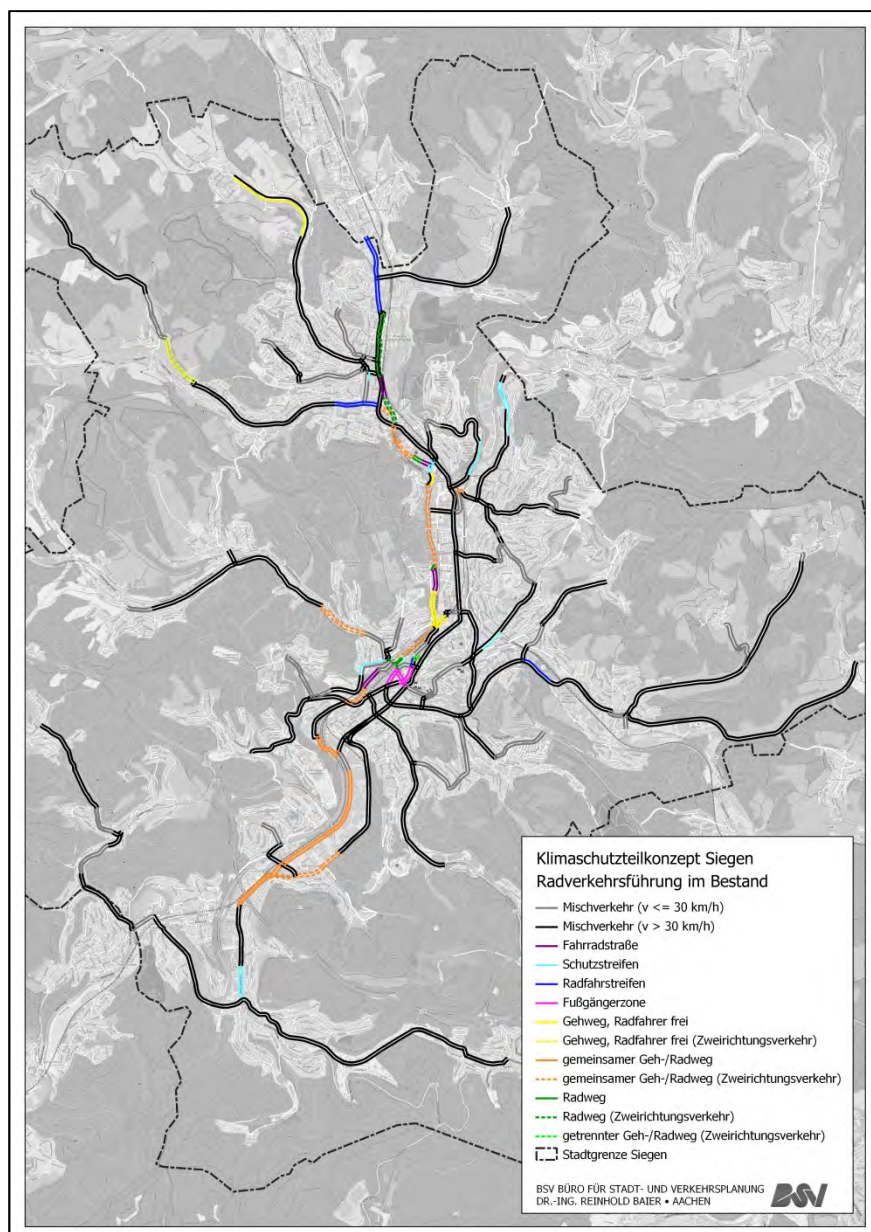


Bild 74: Bestandssituation zur Radverkehrsführung im definierten städtischen Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Siegen

Im Bestand dominiert mit Abstand (82 %) die Führung im Mischverkehr, d. h. die Radfahrenden fahren gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass eine Mischverkehrsführung bei einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h (17 %) als verträglich eingestuft wird. Dies trifft vor allem auch auf eine Führung in einer Fahrradstraße zu (1 %), in der ebenfalls eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben ist. (Bild 75)

Darüber hinaus ist oftmals eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vorzufinden (insgesamt 12 %), wobei auch hier verschiedene Formen mit spezifischen Verhaltensregeln zu unterscheiden sind: Gehweg und Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr sowie benutzungspflichtige gemeinsame Geh-/Radwege. (Bild 75)

Radfahrstreifen, Schutzstreifen sowie Radwege bilden mit jeweils 2 % eine untergeordnete Rolle. (Bild 75)

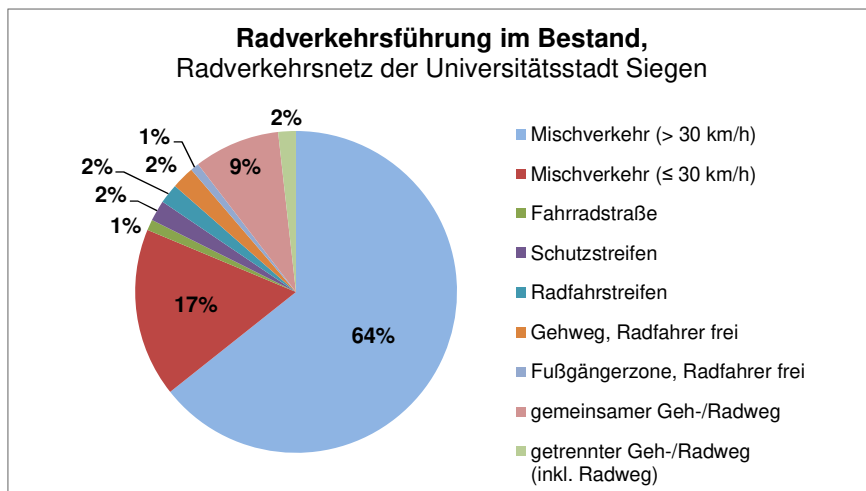


Bild 75: Verteilung der Art der Radverkehrsführung im Bestand der Universitätsstadt Siegen

Um einen ersten Hinweis auf den notwendigen Handlungsbedarf zu erhalten, erfolgte ein Abgleich der Bestandssituation mit den in den Regelwerken festgehaltenen Anforderungen. (Bild 76)

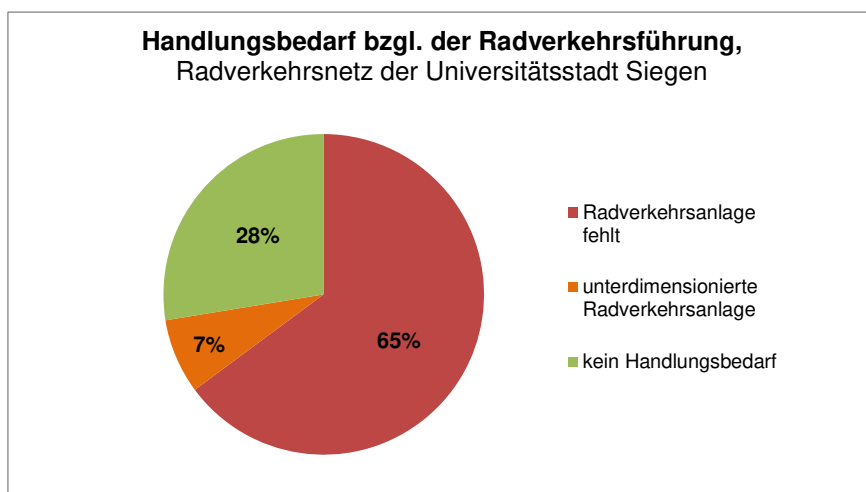


Bild 76: Handlungsbedarf bzgl. der Radverkehrsführung im Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Siegen

Auf Basis der umfangreich durchgeführten Analysen und der Ableitung von Handlungsbedarfen, der Hinweise und Wünsche aus dem Beteiligungsprozess sowie der festgelegten Leitziele, die auch auf die Vorgaben in den planerischen Regeln verweisen, erfolgte die Entwicklung eines Zielkonzeptes für die Führung des Radverkehrs im städtischen Radverkehrsnetz. (Bild 77)

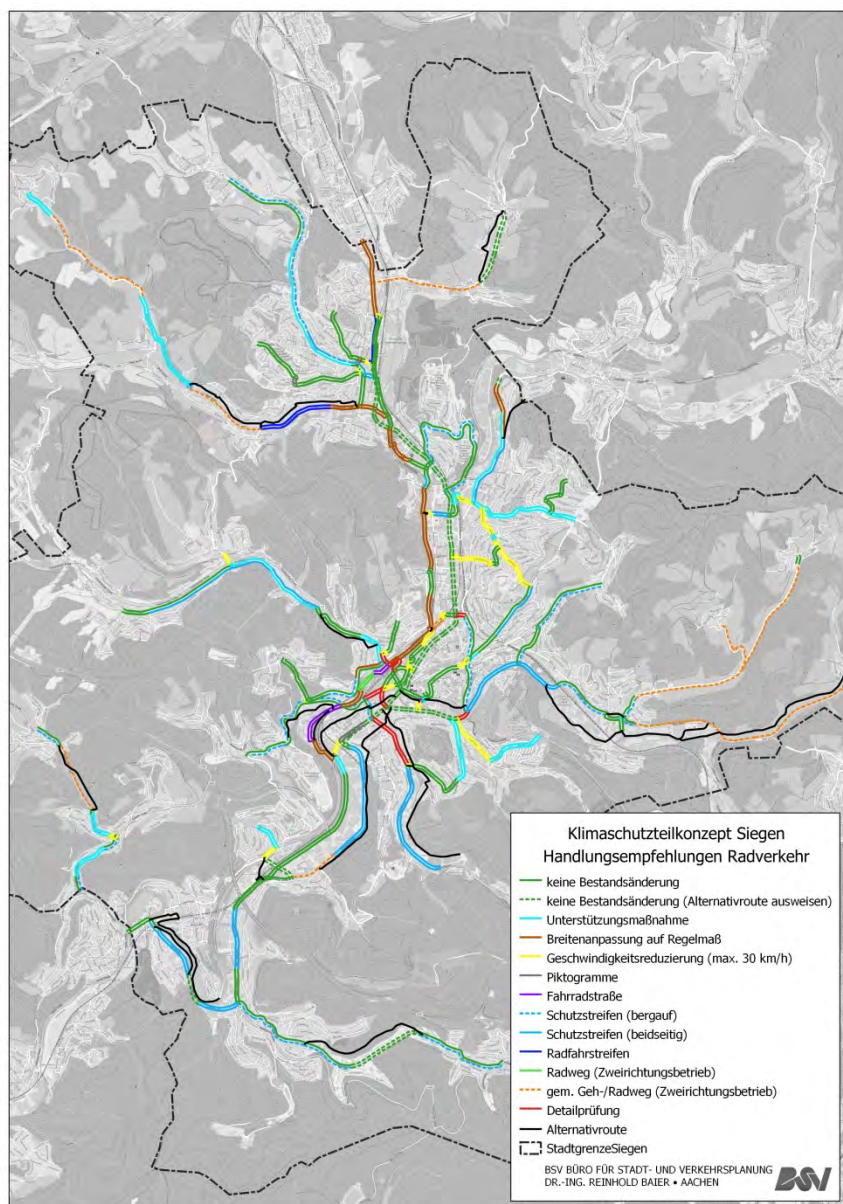


Bild 77: Zielkonzept zur Radverkehrsführung im definierten städtischen Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Siegen

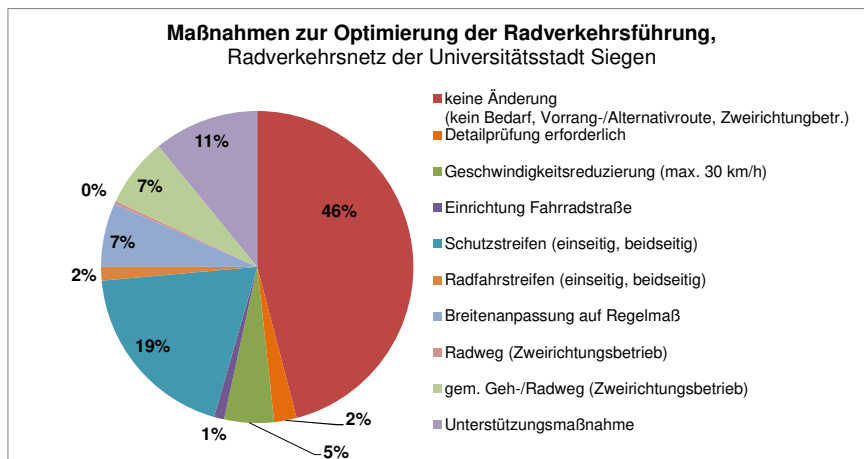


Bild 78: Maßnahmenempfehlungen zur Radverkehrsführung im definierten städtischen Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Siegen²²

Fallbeispiele zur Erläuterung der Ableitung des Zielkonzeptes

Die Ableitung der Maßnahmenempfehlungen wird nachfolgend anhand von vier Fallbeispielen mit unterschiedlicher Ausgangslage erläutert.

Beispiel 1: Route Geisweid/Dillnhütten – Niedersetzen – Obersetzen

Die Route Geisweid/Dillnhütten – Niedersetzen – Obersetzen (Setzetalstraße: 2.600-3.800 Kfz/24h, 4-6 % Schwerverkehrsanteil) gehört zur Grundnetzerweiterung B und bindet Obersetzen und Niedersetzen an die Talachse an. Der Streckenabschnitt liegt überwiegend außerorts bzw. ist überwiegend anbaufrei („Außerortscharakter“). Da der östliche Abschnitt der Setzetalstraße einen engen Straßenverlauf aufweist (Bild 81), ist hier die Außerortsge-
schwindigkeit auf 50 km/h reduziert. Analog ist die Innerortsge-
schwindigkeit von Obersetzen auf 30 km/h reduziert. (Bild 79)

Der Streckenverlauf besteht durchgehend aus zwei Fahrstreifen, wobei der östliche Abschnitt der Setzetalstraße beidseitig über einen Mehrzweckstreifen verfügt, der vom Fuß- und Radverkehr mitgenutzt wird. (Bild 80)

²² Im Hinblick auf die Lesbarkeit wurden zusammengehörige Kategorien für die Diagrammdarstellung zusammengefasst. Dies betrifft die beiden Kategorien „keine Änderungen“ und „Schutzstreifen“. Die Zusammenfassungen sind durch die ergänzende Erläuterung in Klammern verdeutlicht. Der Wert 0 % für die Kategorie „Radweg (Zweirichtungsbetrieb)“ ergibt sich durch die Rundung (0,3 %).

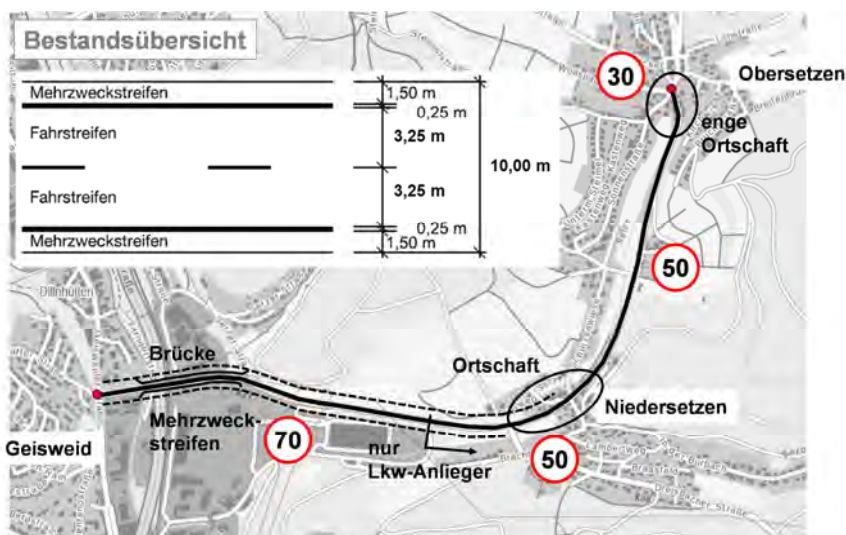


Bild 79: Bestandsfakten zur Radroute Geisweid/Dillnhütten – Niedersetzen – Obersetzen



Bild 80: Setzetalstraße, westlicher Abschnitt



Bild 81: Setzetalstraße, östlicher Abschnitt

Um die Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende auf dem westlichen Abschnitt der Setzetalstraße zu verbessern, ist zu prüfen, ob die Fahrbahnaufteilung nicht dahingehend verändert werden kann, dass die beiden markierten Mehrzweckstreifen durch einen einseitig angelegten gemeinsamen Geh-/Radweg ersetzt wird, der mit einer passiven Schutzeinrichtung („Leitplanke“) vom Kfz-Verkehr getrennt wird. Ist dies nicht möglich, können Leitschwellen zumindest das subjektive Sicherheitsgefühl ein wenig verbessern. Für den östlichen Abschnitt ist eine Fahrbahneuaufteilung aufgrund der straßenräumlichen Enge nicht möglich. (Bild 82)

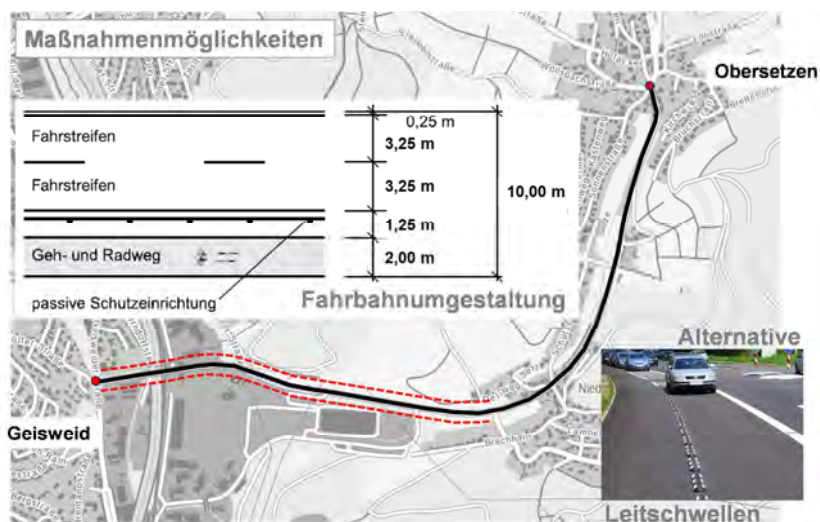


Bild 82: Maßnahmenmöglichkeiten „Fahrbahnumgestaltung“ zur Radroute Geisweid/Dillnhütte – Niedersetzen – Obersetzen

Für den östlichen Abschnitt der Setzetalstraße (Niedersetzen – Obersetzen) ist die Ausweisung einer parallel verlaufenden Alternativroute möglich. Grundsätzlich kann diese Alternativroute bis nach Dillnhütten verlängert werden, jedoch ist hierzu ein Teilstück neu herzustellen. Zudem wurden im Beteiligungsprozess die topographischen Bedingungen kritisiert. (Bild 83)

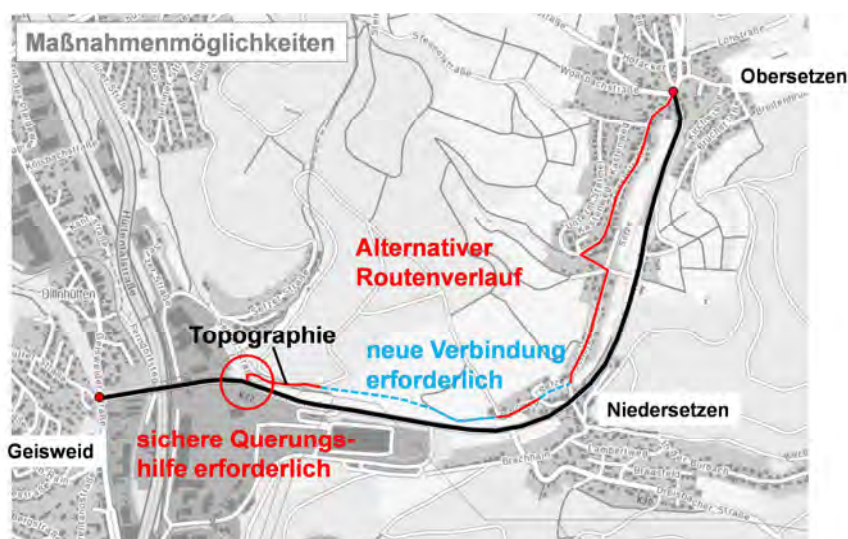


Bild 83: Maßnahmenmöglichkeiten „Alternativroute“ zur Radroute Geisweid/Dillnhütten – Niedersetzen – Obersetzen

Beispiel 2: Route Siegen-City Kochs Ecke – Schleifmühlchen – Lindenberg

Die Route Siegen-City Kochs Ecke – Schleifmühlchen - Lindenberg, bestehend aus dem Abschnitt Spandauer Straße/ Frankfurter Straße (B 54) (21.000-25.000 Kfz/24h, 4-5 % Schwerverkehrsanteil) und dem Abschnitt Fludersbach/Wetzlarer Straße (3.000-5.800 Kfz/24h, ~6 % Schwerverkehrsanteil), gehört zum Grundnetz und bindet den Wohngebiet Lindenberg an die Talachse an.

Der Abschnitt Spandauer Straße/ Frankfurter Straße (B 54) gehört als klassifizierte Straße zum Vorbehaltsnetz und weist bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine hohe Verkehrsbelastung auf. Vor diesem Hintergrund sind hier auch zwei Fahrstreifen je Richtung, die teilweise durch Abbiegestreifen unterbrochen werden, markiert. Der vorhandene Seitenraum ist nicht für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ausreichend. (Bild 84, Bild 85)

Der Abschnitt Fludersbach ist von Lkw-Verkehr geprägt, für die eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt (zulässige Höchstgeschwindigkeit für den allgemeinen Kfz-Verkehr 50 km/h). Der Abschnitt Wetzlarer Straße liegt als reines Wohngebiet in einer Tempo 30-Zone, der stark von ruhendem Kfz-Verkehr geprägt ist. Beide Abschnitte weisen eine schlechte Oberflächenqualität auf. (Bild 84, Bild 86)

Beide Abschnitte werden am Knotenpunkt „Schleifmühlchen“ verbunden. Der nahezu kreisförmig ausgebildete Knotenpunkt weist eine hohe Komplexität auf, wodurch er vor allem für Ortsunkundige „unübersichtlich“ erscheint. Der Knotenpunkt wird in den nächsten Jahren umgebaut.

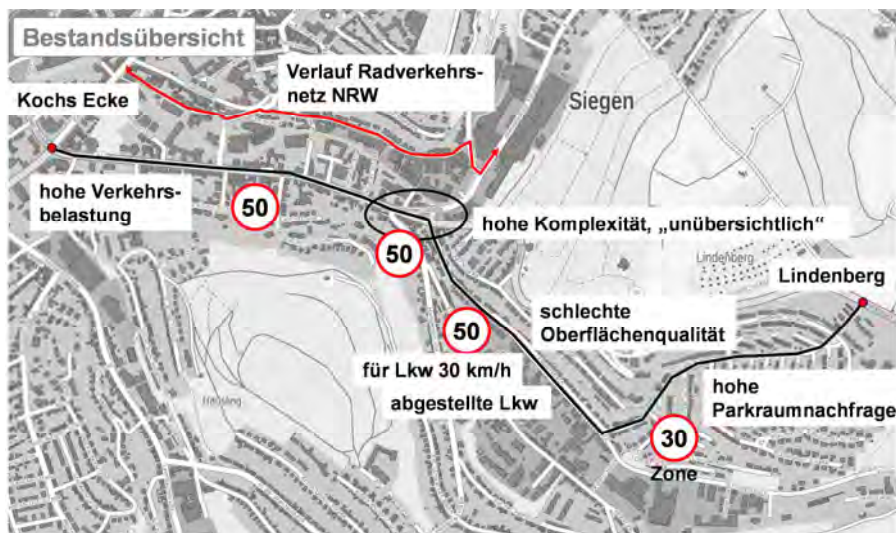


Bild 84: Bestandsfakten zur Radroute Siegen-City Kochs Ecke – Schleifmühlchen – Lindenberg

Bild 85: Spandauer Straße/Frankfurter Straße²³

Bild 86: Fludersbach/Wetzlarer Straße

Aufgrund der sehr hohen Kfz-Verkehrsbelastungen auf dem Abschnitt Spandauer Straße/Frankfurter Straße (B 54) wird hier eine Veränderung der Fahrbahnaufteilung ohne vorheriger Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung für problematisch erachtet. Es wird empfohlen kurzfristig diesen Abschnitt aus der Definition des städtischen Radverkehrsnetzes herauszunehmen und stattdessen die parallele Route Häutebachweg/Löhrstraße/Flurenwende, die auch Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW ist, aufzunehmen. Um diese parallele Achse für den Radverkehr attraktiver zu gestalten, wird die Ausweisung und Gestaltung als Fahrradstraße vorgeschlagen (siehe hierzu auch Kap. 3.5.3, Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City Oberstadt). (Bild 87)

Hinsichtlich des Abschnitts Fludersbach wird eine allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen. Zudem können Rad-Piktogramme auf Radfahrende hinweisen. Die Wetzlarer Straße liegt bereits in einer Tempo 30-Zone. Hier wird eine Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs vorgeschlagen, sodass dessen Dominanz reduziert wird und die Orientierung erleichtert wird. Auch wenn dieser Abschnitt eine reine Erschließung des Wohngebiets darstellt, sollte in jedem Fall die Oberfläche auf dem gesamten Abschnitt Fludersbach/Wetzlarer Straße erneuert werden. (Bild 87)

²³ Die Seitenraumbreite variiert zwischen 1,50 m und 3,00 m. Sie wird an einer Stelle durch einen kurzen Parkstreifen (zwischen Löhrtor und Melanchthonstraße) eingeschränkt. Haltvorgänge werden durch Poller unterbunden. Eine durchgehende regelkonforme Seitenraumführung des Radverkehrs ist nicht möglich (erfordert ein Mindestmaß von 3,25 m).



Bild 87: Maßnahmenmöglichkeiten zur Radroute Siegen-City Kochs Ecke – Schleifmühlchen – Lindenberg

Beispiel 3: Ziegenbergtunnel – Auf der Schemscheid

Die Route Ziegenbergtunnel – Auf der Schemscheid gehört zur Vorrangroute. Auf diesem Abschnitt wird der Radverkehr im nördlichen Abschnitt über den Parkplatz unter der Hüttentalstraße (HTS) geführt. Die Einfahrsituation gestaltet sich durch für die Radfahrenden aufgrund eines Pollers und einer Schwelle schwierig, dient aber dazu, die Schrankenumfahrung für den Kfz-Verkehr zu verhindern. Zudem ist die Einfahrt als Fahrradstraße ausgewiesen, jedoch im weiteren Verlauf über den Parkplatz nicht für den Kfz-Verkehr freigegeben bzw. wird die Fahrradstraße vor der Einfahrt in die Parkplatzfahrgasse nicht wieder aufgehoben. Die verkehrsrechtliche Ausweisung ist damit nicht korrekt und kann zu einer Verwirrung führen. (Bild 88, Bild 89)

Es folgt ein Teilstück, das als gemeinsamer Geh-/Radweg ausgeschildert ist. Am Knotenpunkt Friedrich-Friesen-Straßen soll der Radverkehr im Mischverkehr fahren. Es fehlt eine Aufstellfläche bzw. eine Überleitung in den Mischverkehr. Die Route verläuft weiter parallel zur HTS durch ein Industriegebiet bevor sie dann am Ende der Straße Auf der Schemscheid wieder als gemeinsamer Geh-/Radweg unter der HTS geführt wird. (Bild 88)



Bild 88: Bestandsfakten zur Radroute Ziegenbergtunnel – Auf der Schemscheid



Bild 89: Führung des Radverkehrs über den Parkplatz unter der HTS

Zur Optimierung der Radverkehrsführung wird eine Ummarkierung der Parkplatzfläche vorgeschlagen, sodass eine durchgehende Radverkehrsführung parallel zur Parkplatzfläche (außerhalb der Fahrgasse) realisiert werden kann. Um Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr durch die gemeinsame Nutzung zu verringern, wird empfohlen, die Führungsbreite soweit wie möglich durchgehend zu verbreitern. Für den Streckenabschnitt Auf der Schemscheid sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert oder zumindest Radfahrpiktogramme zur Erhöhung der Aufmerksamkeit markiert werden. Die Nutzung des Streckenabschnitts Auf der Schemscheid könnte gänzlich umgangen werden, wenn eine Führung unter der HTS als gemeinsamer Geh-/Radweg hergestellt werden könnte. Dies sollte geprüft werden. (Bild 90)



Bild 90: Maßnahmenmöglichkeiten zur Radroute Ziegenbergtunnel – Auf der Schemscheid

Beispiel 4: Querung Vorrangroute – Heeserstraße

Vom Hauptbahnhof Siegen aus führt die Vorrangroute in nördlicher Richtung entlang der Bahngleise. Im Bereich Heeserstraße muss diese gequert werden, um dem weiteren Verlauf unter der Hüttenalstraße (HTS) entlang der Sieg in Richtung Tiergartenstraße zu folgen. (Bild 91)

Im Rahmen der online-Bürgerbeteiligung gab es zu dieser Querungsstelle Kritik. Zum einen ist der Querungsbereich aufgrund der Kurvenlage nicht gut einsehbar. Für die querenden Zufußgehenden und Radfahrenden gibt es keine Querungshilfe. Die vorhandene Lichtsignalanlage („Ampel“) liegt vor bzw. hinter der Querungsstelle und schließt sie daher nicht mit ein. Zum anderen weist der Weg von den Bahngleisen (Höhe über NHN²⁴ 242,5 m) runter zum Querungsbereich Heeserstraße (Höhe über NHN 238,5 m) aufgrund des zu überwindenden Höhenunterschieds auf kurzer Strecke einen „Zick-Zack“-Verlauf auf. Die „Haarnadel“-Kurve stellt für die Radfahrenden ebenfalls eine Gefahrenstelle dar. (Bild 92)

²⁴ NHN = Normalhöhennull

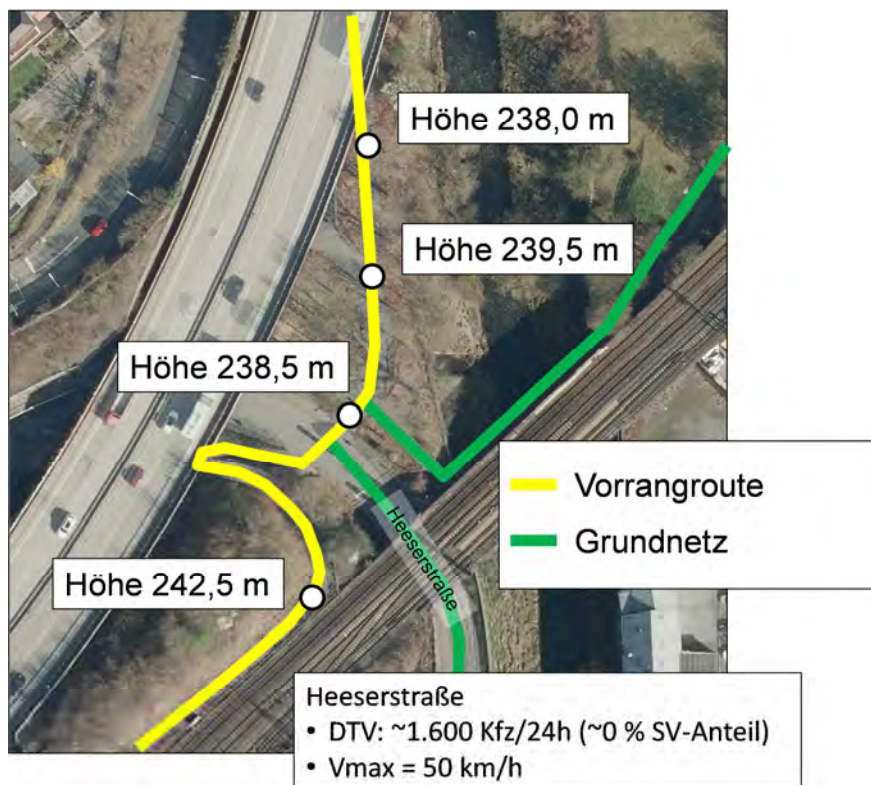


Bild 91: Bestandsfakten zur Vorrangroutenquerung Heeserstraße

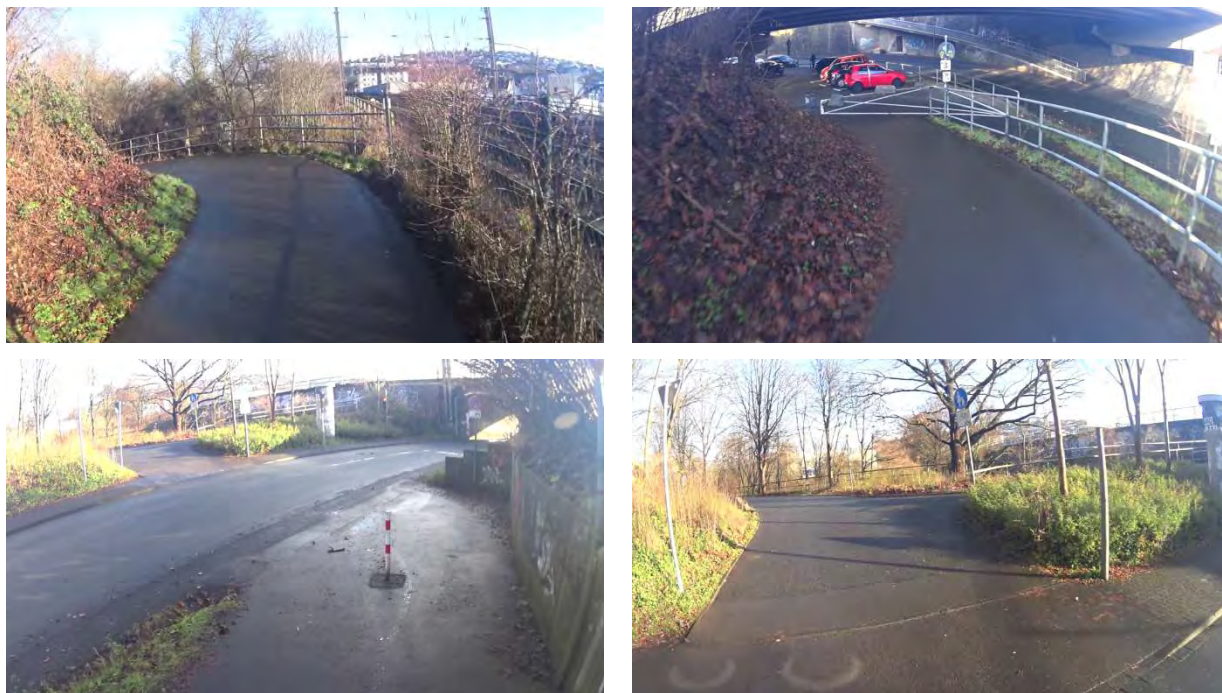


Bild 92: Vorrangroutenquerung Heeserstraße

Aus der Bürgerschaft kommt zum einen der Vorschlag die Querungsstelle in die Lichtsignalanlagenschaltung als Bedarfsanforderung mit einzubinden (Verlegung der westlich der Bahngleise gelegenen Lichtsignalmaße in westliche Richtung vor die Querungsstelle). Zum andern wird eine kreuzungsfreie Querung der Heeserstraße (Brückenverbindung) gefordert.

Die Versetzung der Lichtsignalmasten ermöglicht eine sichere Straßenquerung und kann im Vergleich zu einem Brückenbau kurzfristig umgesetzt werden, schafft aber keine Abhilfe bzgl. der erforderlichen Fahrtunterbrechung (warten auf Querungsfreigabe) und der „Haarnadel“-Kurve als Gefahrenstelle.

Eine Brückenverbindung stellt hier die Ideallösung dar, ist aber weder kurzfristig noch kostengünstig umsetzbar. Da die heutige Anbindung der Vorrangroute an die Heeserstraße in jedem Fall weiterhin bestehen bleiben muss (Anbindung an das Grundnetz), kann die Brücke nicht als geradlinige Verbindung angelegt werden. Sie muss bogenförmig möglichst nahe zur Eisenbahnbrücke über die Heeserstraße geführt werden, sodass die bestehende Vorrangroutenführung nicht tangiert wird und die Wegeföhrung im Grundnetz in ausreichender Höhe gequert wird. (Bild 93)

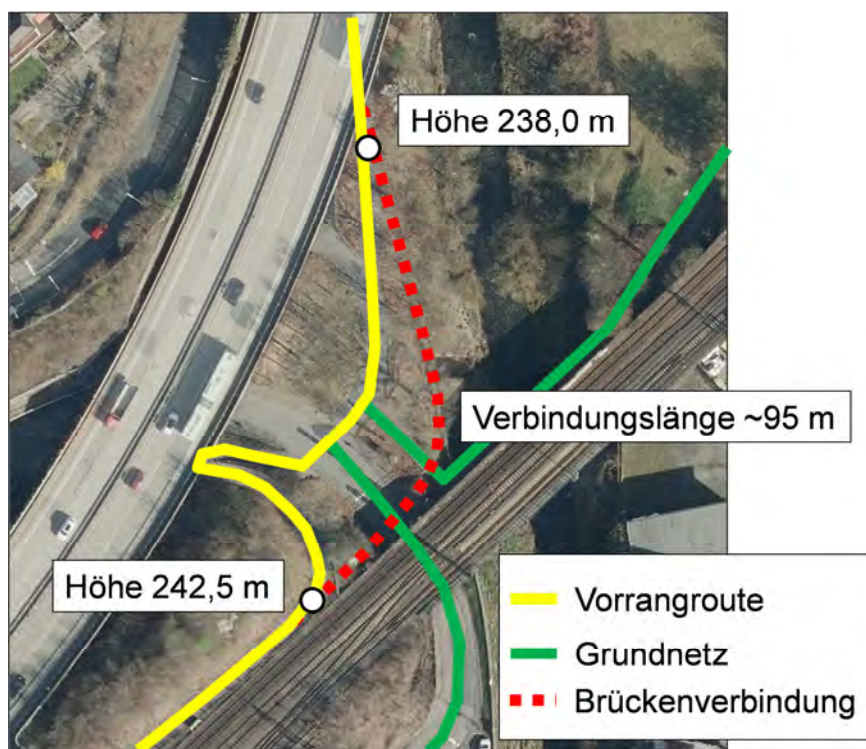


Bild 93: Maßnahmenmöglichkeiten zur Vorrangroutenquerung Heeserstraße

Die Versetzung der Lichtsignalmasten ist als kurzfristige Verbesserungsmaßnahme zu empfehlen. Vor dem Hintergrund des Ausbaus der Vorrangroute als attraktive Radpendleroute ist die Brückenverbindung als mittel- bis langfristige Verbesserungsmaßnahme positiv zu bewerten.

Zusammenspiel von Hauptnetz und Vorrangroute (Verbindungs-routen und Flächenaufteilung)

Die Talachse, in der das Hauptnetz verläuft, weist zum Teil hohe Kfz-Verkehrsbelastungen auf. Zur Abwicklung der Verkehrsmengen sind je Richtung überwiegend zwei Kfz-Fahrstreifen sowie an den Knotenpunkten zusätzlich noch Abbiegestreifen vorhanden. Abschnittsweise ist zur Beschleunigung des straßengebundenen Linienbusverkehrs ein Bussonderfahrstreifen untergebracht.

Grundsätzlich weist damit die Fahrbahnbreite zwischen den Borden eine großzügige Gesamtbreite auf, die jedoch für die derzeitige Verkehrsabwicklung auch benötigt wird.

Die Detailanalyse bzgl. der Optimierung der Radverkehrsführung hat aufgezeigt, dass die Möglichkeiten im Bereich des Hauptnetzes unter Beibehaltung der Fahrstreifenaufteilung sehr eingeschränkt sind. Als Maßnahmenempfehlung wurde daher für das Hauptnetz oftmals eine Detailüberprüfung angegeben oder auf die parallel verlaufende Vorrangroute als Alternativroute verwiesen.

Eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl zur Markierung eines Radfahrstreifens oder eines Schutzstreifens ohne vorherige Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens wird als problematisch eingestuft, da ein Verkehrskollaps zu erwarten ist, von dem auch der straßengebundene Linienbusverkehr betroffen wäre. Für diesen wird im Bereich der Talachse ebenfalls ein hohes Aufkommen verzeichnet, da die Talachse allgemein eine hohe verkehrliche Verbindungsbedeutung hat. Durch die Anlage eines möglichst durchgängigen Bussonderfahrstreifens wäre zumindest die Abhängigkeit des straßengebundenen Linienbusverkehrs vom Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs aufgehoben, sodass dies für den straßengebundenen Linienbusverkehr eine gute Beschleunigungsmaßnahme auf der Strecke darstellt. Dies sollte aus verkehrsplanerischer Sicht für die nächsten Jahre im Bereich der Talachse Priorität haben.

Grundsätzlich kann ein Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr zur Mitbenutzung freigegeben werden. Diese Möglichkeit sollte jedoch nur „punktuell“ angewendet werden, wie z. B. bei einem nicht zu hohen Busverkehrsaufkommen oder auf kurzen Abschnitten. Bei einer Freigabe des Bussonderfahrstreifens für den Radverkehr über den gesamten Verlauf entsteht eine Abhängigkeit des Busverkehrs vom Radverkehr, wodurch die Beschleunigungswirkung für den Busverkehr deutlich eingeschränkt bzw. gänzlich aufgehoben wird.

Für den Radverkehr muss aber dennoch auch die Erreichbarkeit der Ziele in der Talachse gewährleistet werden, so wie für alle anderen Verkehrsteilnehmer auch. Da die vorhandene Vorrangroute parallel zum Hauptnetz verläuft, wird empfohlen, diese zunächst weiter auszubauen und zu optimieren, sodass sie für den Radverkehr weiter an Attraktivität gewinnt. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Ziele in der Talachse sind dann Querverbindungen notwendig, die ebenfalls für den Radverkehr attraktiv ausgebaut werden müssen. Bestehende Querverbindungen zwischen Vorrangroute und Hauptnetz sind in Bild 94 dargestellt. Diese sollten aufgrund ihrer Verbindungsbedeutung in das städtische Radverkehrsnetz mit aufgenommen werden. Von den Anbindungspunkten an das Hauptnetz aus müssen dann Radverkehrsverbindungen zu den Zielpunkten geschaffen werden, im Idealfall als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Aufgrund der überschaubaren Abschnittslängen sind hier aber auch gemeinsame Führungen mit dem Linienbusverkehr oder dem Fußverkehr denkbar.

Langfristig soll das Kfz-Verkehrsaufkommen soweit reduziert werden, dass sich für das Straßennetz in der Talachse neue Handlungsmöglichkeiten ergeben. Durch eine neue Flächenaufteilung soll dann eine durchgängige Radverkehrsführung angestrebt werden.

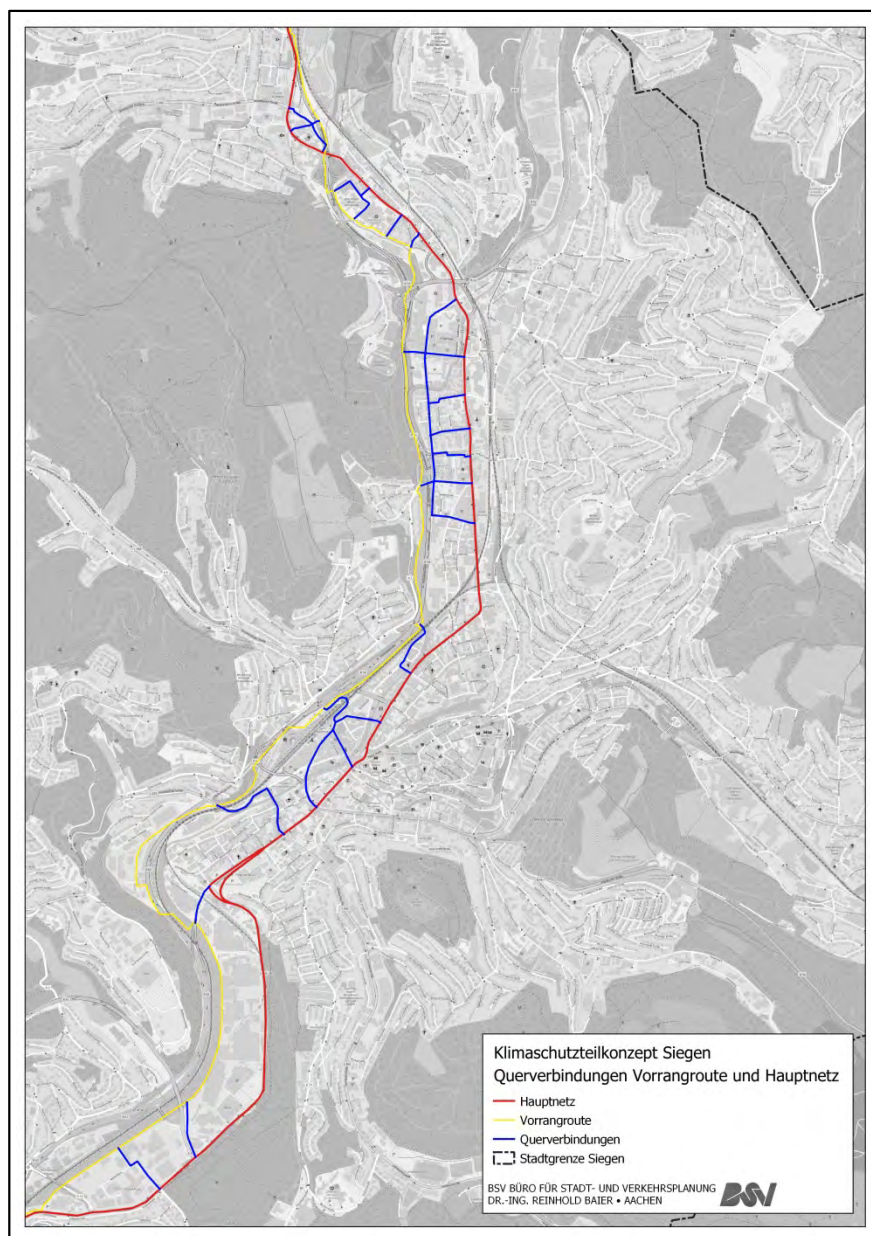


Bild 94: Querverbindungen zwischen Hauptnetz und Vorrangroute

3.7 ÖPNV und verknüpfte Mobilität

In Bezug auf Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV) gilt es zu berücksichtigen, dass die Aufgabenträgerfunktion zum schienenengebundenen ÖPNV (Bahnverkehr) in Nordrhein-Westfalen den kommunalen Zweckverbänden obliegt. Für das Stadtgebiet Siegen ist der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zuständig. Zum straßengebundenen ÖPNV (Busverkehr) obliegt die Aufgabenträgerfunktion den kreisfreien Städten und Kreisen. Für das Stadtgebiet Siegen ist der Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) zuständig. Der Kreis Siegen-Wittgenstein hat die Planung, Organisation und Ausgestaltung dem ZWS als Servicefunktion übertragen. Der Kreis ist aber weiterhin Aufgabenträger.

Zu den Aufgaben der Aufgabenträger gehört u. a. die Nahverkehrsplanung zur Sicherstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebots (Fahrplanangebot, Tarife, Umweltverträglichkeit, Fahrzeuge, Barrierefreiheit). Die Stadt Siegen hat die Aufgabe die notwendige Infrastruktur (Haltestellen, Verknüpfungspunkte) zu planen und bereitzustellen sowie die Zuwegung zu den Haltestellen/-punkten zu sichern.

3.7.1 Netzdefinition

Bahnverkehr

Die Universitätsstadt Siegen ist über insgesamt fünf Bahnhöfe im Stadtgebiet an das Schienennetz des Personenverkehrs angebunden und verfügt über Anbindungen nach

- Iserlohn, Hagen, Essen,
- Betzdorf, Au, Köln, Aachen,
- Erndtebrück, Bad Berleburg, Bad Laasphe sowie
- Dillenburg, Wetzlar, Gießen, Frankfurt. (Bild 95)

Das zugehörige Bahnangebot an einem Werktag sieht wie folgt aus (Bild 96):

- Essen – Hagen – Iserlohn – Siegen
 - o RE 16 (Abellio)
 - o RB 91 (Abellio) (von/bis Hagen)
 - o insg. 72 Fahrten am Werktag
- Bad Berleburg – Erndtebrück – Siegen – (Betzdorf)
 - o RB 93 (HLB)
 - o insg. 34 Fahrten am Werktag
- (Frankfurt) – Gießen – Wetzlar – Dillenburg – Siegen
 - o RB 95 (HLB)
 - o RE 99 (HLB)
 - o insg. 69 Fahrten am Werktag
- (Aachen) – Köln – Au – Betzdorf – Siegen
 - o RE 9 (DB)
 - o RB 90, RB 93 (HLB)
 - o insg. 113 Fahrten am Werktag



Bild 95: Schienengebundenen Regionalverkehrsnetz NRW 2020 mit Bezug zum Stadtgebiet Siegen (gültig ab 01.01.2021)

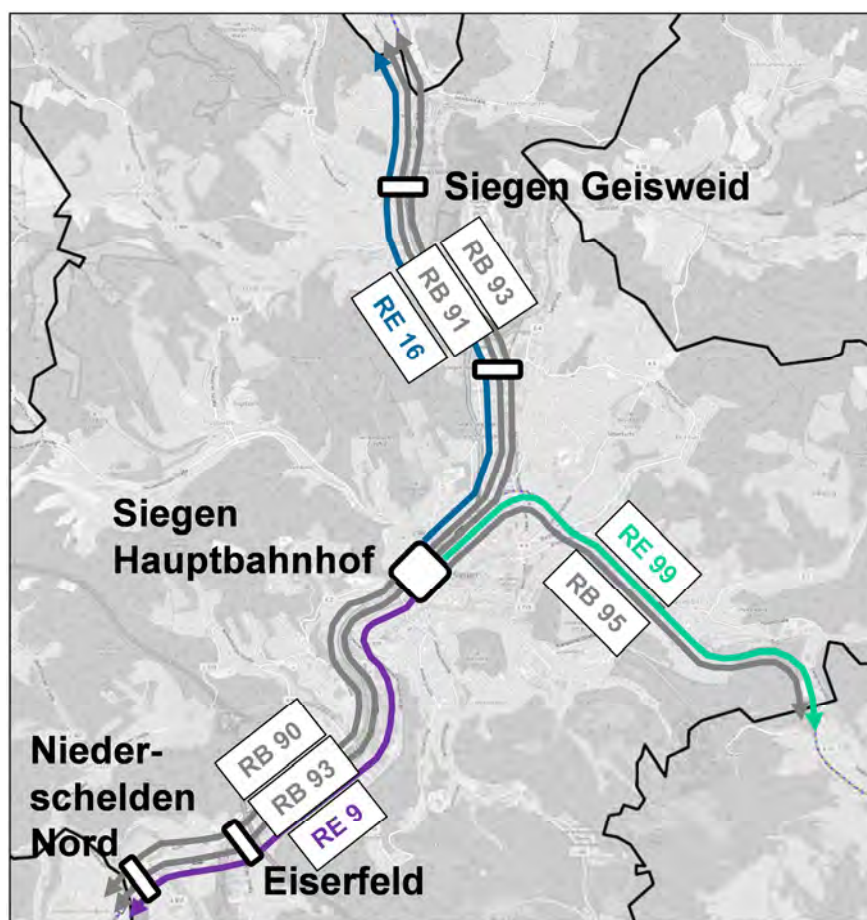


Bild 96: Schienengebundenen Regionalverkehrsnetz NRW 2020 mit Bezug zum Stadtgebiet Siegen – Detailausschnitt Universitätsstadt Siegen (gültig ab 01.01.2021)

Busverkehr

Das Linienbusangebot für die Universitätsstadt ist in den Taktfahrplan Westfalen-Süd integriert. Es werden unterschiedliche Angebotsformen funktionsgerecht eingesetzt. Mit Bezug zur Universitätsstadt Siegen sind dies im Linienbusverkehr:

- **Schnellbus (SB)** (2 Linien)
(schnelle Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region entlang der Hauptverkehrsachse)
- **Regionalbus (R)** (14 Linien)
(Flächenererschließung und Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore)
- **Citybusverkehr (C)** (20 Linien)
(Erschließung des Stadtgebietes mit hoher Fahrzeugfolge und Sicherung der Anbindung an den sonstigen lokalen und regionalen ÖPNV)
- **UniExpress (UX)** (6 Linien)
(schnelle Direktanbindung der Universität zu lokalen und regionalen Knotenpunkten)
- **Lokalbus (L)** (6 Linien)
(Erschließung innerhalb eines Stadtgebietes zur Sicherung der Anbindung an den regionalen ÖPNV)
- **Ausbildungsbuss (A)** (9 Linien)
(ausschließlich langlaufender Schülerfahrverkehr zur Sicherung von Direktfahrten)
- **TaxiBus (TB)** (Bedarfsangebot nach Fahrplan, Voranmeldung erforderlich)
(ersetzt den Regional-/Lokalbus in verkehrsschwachen Räumen und Zeiten)
- **Nachtbus (N)** (5 Linien)
(Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende).



Bild 98: ZOB, Hauptbahnhof Siegen

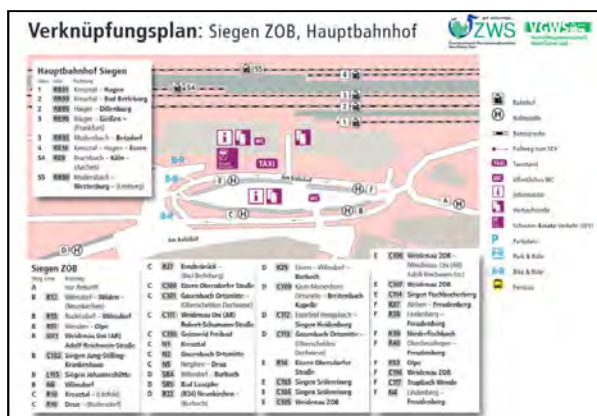


Bild 99: Haltestellenfunktionsplan ZOB, Hauptbahnhof Siegen

Für die Universitätsstadt Siegen sind die nachfolgenden Haltestellen mit Bus- und/oder Bahnanbindung vom ZWS als wichtige Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet definiert:

- Kaisergarten (Bus/Bus-Umstieg),
- Koblenzer Straße, Kölner Tor (Bus/Bus-Umstieg),
- Obersdorfer Straße, Eisern (Bus/Bus-Umstieg),
- ZOB, Hauptbahnhof (Bus/Bus- sowie Bus/Bahn-Umstieg),
- ZOB, Bahnhof Geisweid (Bus/Bus- sowie Bus/Bahn-Umstieg) sowie
- ZOB, Bahnhof Weidenau (Bus/Bus- sowie Bus/Bahn-Umstieg).

Der ZWS ist sich seiner Verantwortung für eine optimierte Verknüpfung bewusst und möchte hier Verbesserungen umsetzen. Dazu sind im Kreisgebiet Siegen-Wittgenstein sogenannte Mobilstationen definiert worden, wobei für jede kreisangehörige Kommunen mindestens eine Mobilstation vorgesehen ist.

Für Siegen sind der ZOB/Hauptbahnhof Siegen und der ZOB/Bahnhof Weidenau als Mobilstationen festgelegt. Beide Verknüpfungspunkte verfügen heute schon über Bike & Ride-Anlagen. Park & Ride-Anlagen (Verkehrszeichen 316 „Parken und Reisen“) sind für die beiden Verknüpfungspunkte aufgrund der innerstädtischen Lage nicht ausgewiesen, aber es befinden sich ausreichend Parkmöglichkeiten im Umfeld. Aufgrund der Konkurrenznutzungen sollten die innerstädtischen Parkmöglichkeiten jedoch nicht kostenfrei angeboten werden.

Der Verknüpfungspunkt ZOB/Hauptbahnhof Siegen weist aufgrund seiner zentralen innerstädtischen Lage und den damit verbundenen Randnutzungen eine hohe Nutzungskomplexität auf. Neben dem Linienbusverkehr, der die Haltestellen des ZOB anfährt, gibt es Parkstände für den allgemeinen Kfz-Verkehr (Kurzzeitparken) sowie für den Taxiverkehr. Darüber hinaus sind Fußgänger und Radfahrende vorhanden. (Bild 100)

Im Rahmen der online-Bürgerbeteiligung wurden hierzu Nutzungskonflikte angemerkt. Dies sind vor allem Nutzungskonflikte zwischen dem Linienbusverkehr und dem Kfz-Verkehr – sowohl den

Fernverkehr (Bahn- und Busverkehr)

Züge bestimmter Klassen – z. B. ICE, IC, EC – die überwiegend für die Fahrt zu weiterentfernt gelegenen Zielen dienen, werden zum Fernverkehr gezählt. Aktuell verfügt Siegen über keine direkte Anbindung an den Schienenfernverkehr. Ab Dezember 2021 gibt es aber unter Einbindung der beiden Bahnhöfe Siegen Hauptbahnhof und Siegen-Weidenau eine IC-Linien, die die Achse Frankfurt – Dortmund – Münster bedienen wird.

Im Busverkehr sind seit 2013 Fernbuslinien zugelassen, die ebenfalls zum Fernverkehr zählen. Die Universitätsstadt Siegen verfügt über ein Fernbusangebot (z. B. nach Amsterdam, Darmstadt, Tübingen, Essen, Dresden), wobei Siegen als Zwischenstopp fungiert. Damit verfügt Siegen über eine zum Schienenfernverkehr gute Verbindungsergänzung zu diversen Fernzielen, jedoch wurde die Lage der vorhandenen Fernbushaltestelle an der Koblenzer Straße im Rahmen der online-Bürgerbeteiligung kritisiert (Bild 101).



Bild 101: Fernbushaltestelle an der Koblenzer Straße in Siegen

In den Hinweisen für die Planung von Fernbushaltestellen und Fernbusterminals (FGSV 2019) sind die planerischen Anforderungen festgehalten. Für Kunden muss eine Fernbushaltestelle mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen sein. Diese Anforderung ist durch die innerstädtische Lage in unmittelbarer Nähe zum Verknüpfungspunkt ZOB/Hauptbahnhof Siegen erfüllt. Darüber hinaus erwarten Fernbuskunden aber auch einen möglichst überdachten Wartebereich mit Sitzmöglichkeiten und Toiletten, da sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Fernbusse verzögern können und dadurch Wartezeiten entstehen. Sitzmöglichkeiten sind an der vorhandenen Fernbushaltestelle vorhanden, es fehlt jedoch eine Überdachung. Da keine öffentlichen Sanitäranlagen im direkten Umfeld der Fernbushaltestelle vorhanden sind, hat die Stadt eine mobile Toilettenanlage aufstellen lassen.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass die Kunden-Anforderungen an eine Fernbushaltestelle bis auf eine fehlende Überdachung des Wartebereichs erfüllt sind. Darüber hinaus ist anzumerken, dass das Fernbusangebot vertraglich zwischen der Stadt und dem Dienstleister geregelt und hier eine Bindefrist zu beachten ist. Diese gilt derzeit noch ca. 10 Jahre. In diesem Zusammenhang müssen neue Standorte für die notwendige Fernbushaltestelle mit dem Dienstleister abgestimmt werden, d. h. dass der Dienstleister einem Alternativvorschlag zustimmen muss, bevor Änderungen in die Wege geleitet werden können. Aufgrund der bekannten Kritik hat die Stadtverwaltung bereits die Standorte Weidenau und Geisweid, die ebenfalls aufgrund der vorhandenen Verknüpfungspunkte eine gute Erreichbarkeit für die Kunden ermöglichen, vorgeschlagen. Diese wurden jedoch beide vom Dienstleister abgelehnt. Weitere geeignete Alternativen wurden noch nicht gefunden.

Da der heutige Standort der Fernbushaltestelle an der Koblenzer Straße in Siegen die planerischen Anforderungen erfüllt und es derzeit keinen akzeptierten Alternativstandort gibt, wird aus fachgutachterlicher Sicht aktuell kein vordringlicher Handlungsbedarf gesehen. Dies gilt vor allem auch vor dem Hintergrund der Alternative: Einstellung des Fernbusangebots, wobei damit die gute Verbindungsergänzung zu diversen Fernzielen verloren geht. Dennoch sollte aufgrund der bestehenden Kritik aus der Bevölkerung die Suche nach einer alternativen Standortmöglichkeit weiterhin im Auge behalten werden.

3.7.2 Nutzungsanforderungen

ÖPNV-Kunden stellen folgende Anforderungen an die Nutzung des Bus- und Bahnverkehrs (ÖPNV):

- ausreichende Verkehrsbedienung (zeitlich, räumlich),
- abgestimmte Umsteigebeziehungen (Bus/Bus und Bus/Bahn),
- barrierefreie Zugänglichkeit zu den Haltestellen/-punkten,
- hohes Maß an Pünktlichkeit,
- verständliche und aktuelle Information zum vorhandenen ÖPNV-Angebot (analog und digital),
- verständliche Tarifgestaltung,
- Bezahlbarkeit des ÖPNV-Angebotes,
- Sauberkeit (an Haltestellen/-punkten und in den Fahrzeugen),
- Sicherheit (an Haltestellen/-punkten und in den Fahrzeugen).

Bis auf die barrierefreie Zugänglichkeit zu den Haltestellen/-punkten sowie die Sauberkeit und Sicherheit an den Haltestellen/-punkten berühren die Nutzeransprüche nicht die städtische Zuständigkeit. Grundsätzlich können aber die Kommunen ihre Ansprüche, Wünsche und Anregungen im Rahmen der Nahverkehrsplanung über den Beteiligungsprozess mit einbringen.

Neben den ÖPNV-Kunden müssen aber auch die Fahrwege des ÖPNV – das Straßennetz für den straßengebundenen Linienbus-

Bestands mit dem definierten Anforderungsprofil. Die Ergebnisse werden in einem Nahverkehrsplan (NVP) dokumentiert.

Für den Bahnverkehr ist aktuell noch der Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe aus dem Jahre 2011 gültig (Vorgänger NVP: ZWS 1997), der vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) aufgestellt wurde (Bild 103). Die Aufstellung des zweiten Nahverkehrsplans als Fortschreibung des vorliegenden Nahverkehrsplans wurde Ende 2016 beschlossen. Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Projektberichts noch nicht vor.

Für den Busverkehr ist aktuell der Nahverkehrsplan 2016 für den Kreis Siegen-Wittgenstein gültig (Vorgänger NVP: ZWS 2006 sowie ZWS 1997), der vom Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) aufgestellt wurde (Bild 104).

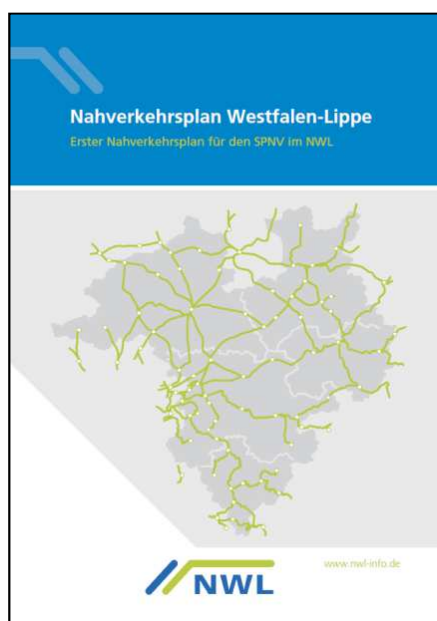


Bild 103: Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe (NWL 2011)



Bild 104: Nahverkehrsplan Kreis Siegen-Wittgenstein (ZWS 2016)

Die nachfolgend beschriebenen Qualitätsstandards sind aufgrund der Wahrung der Lesbarkeit des Berichts tabellarisch im Anlagenband aufgeführt.

Die **Erschließungsqualität** wird differenziert nach Bahn- und Busverkehr über die Fußwegentfernungen zur Haltestelle [m] definiert. Im Jahre 1997 wurden diese auf Grundlage von Richtlinien verschiedener Institutionen (z. B. Empfehlungen zum Bedienungsstandard des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, kurz VDV) abgeleitet. Es wurde zum einen die Lage im Stadtgebiet und zum anderen zwischen Mindeststandard und Attraktivitätsstandard differenziert. Für die Universitätsstadt Siegen als Oberzentrum variieren die Werte für den Busverkehr zwischen 200 und 600 m und für den Bahnverkehr zwischen 600 und 1.200 m.

Da sich die Qualitätsstandards aus dem Jahre 1997 unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten als nicht realisierbar erweisen haben, wurden sie im Rahmen der nächsten Fortschreibung (ZWS 2006) entsprechend angepasst. Hinsichtlich der Lage im Stadtge-

biet erfolgte keine Dreiteilung (zentral, nebenzentral, solitär) mehr, sondern eine Zweiteilung (hohe bzw. geringe Nutzungsdichte). In Bezug auf den Busverkehr wurde der Erschließungsradius in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte vergrößert, d. h. eine Haltestelle deckt nun einen größeren Einzugsbereich ab. Für die Universitätsstadt Siegen als Oberzentrum variieren die Werte für den Busverkehr zwischen 400 und 600 m und für den Bahnverkehr zwischen 600 und 1.000 m.

Im aktuellen Nahverkehrsplan (ZWS 2016) erfolgte eine weitere Anpassung der Qualitätsstandards. Es wird nun flächendeckend nach der Ortsteilgröße differenziert, aber nicht mehr nach der zentralörtlichen Gliederung gemäß Landesentwicklungsplan. Hierdurch kann es zu niedrigeren Qualitätsstandards kommen. Die Zielwerte für den Busverkehr variieren zwischen 250 und 750 m und für den Bahnverkehr zwischen 500 und 1.000 m.

Die **Bedienungsqualität** wird differenziert nach Bahn- und Busverkehr definiert. Im Bahnverkehr wird die Bedienungsqualität über die Bedienungshäufigkeit bzw. Taktfolge festgelegt, im Busverkehr über Fahrzeitenfolge [min] und die maximalen Umsteigevorgänge.

Im Jahre 1997 wurde für den Bahnverkehr eine stündliche Zugfolgezeit als Grundtakt der Bedienung festgelegt. Für die Hauptverkehrszeit (Mo bis Fr 05:00 bis 09:00 sowie 15:00 bis 19:00 Uhr) wird eine Verkürzung der Zugfolgezeit auf 30 Minuten vorgesehen. Die Bedienung in längeren Zugfolgezeiten soll die Ausnahme darstellen und dann möglichst einen 2-Studentakt umfassen. Im aktuellen NVP zum Bahnverkehr (NWL 2011) werden Bedienungsqualitätsziele aus der Weiterentwicklung des Integralen Taktfahrplans (ITF NRW²⁵), der landesweite Mindeststandard sowie nachfrageorientierte Zielwerte im NWL aufgeführt. Damit wurden die bisherigen Zielwerte weiter zeitlich und räumlich differenziert.

Auch die Zielwerte der Bedienungsqualität im Busverkehr haben sich über die Jahre weiterentwickelt. Im Jahr 1997 wurden Zielwerte für die Fahrzeitenfolge, die maximalen Umsteigevorgänge sowie die Luftliniengeschwindigkeit zeitlich (Tages- und Abendverkehr) und räumlich (regionale und lokale Verbindungen sowie raumordnungsbezogene Verbindungskategorien) differenziert festgelegt. Analog zur Erschließungsqualität wurde die Differenzierung nach Attraktivitäts- und Mindeststandard aufgrund der unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten fehlenden Realisierbarkeit in 2006 eingestellt. Die zeitliche (Tages- und Abendverkehr) und räumliche (regionale und lokale Verbindungen sowie raumordnungsbezogene Verbindungskategorien) Differenzierung wurde aber beibehalten. Qualitativ wurden die Zielwerte des Mindeststandards unverändert angesetzt. Im Jahre 2016 erfolgt dann eine weitere Anpassung. Das Bedienzeitfenster (Tages- und Schwachlastverkehr) ist nicht mehr einheitlich, sondern wird hier räumlich differenziert. Es wird jedoch nicht mehr nach regionalen und lokalen Verbindungen unterschieden, sondern nach Verdichtungsraum und ländlicher Raum. Statt der raumordnungsbezogenen Verbindungskategorien werden Verbindungskategorien nach Einwohnerzahl differenziert.

²⁵ Der Integrale Taktfahrplan (ITF NRW) wurde 1998 eingeführt. In diesem Zuge wurde landesweit erstmalig eine Mindestbedienungszeit bis 20:00 Uhr umgesetzt.

Durch die aufgezeigten Änderungen kann es punktuell zu niedrigeren Qualitätsstandards kommen.

Zur Anschlusssicherung sind **Verknüpfungsqualitäten** für Bahn/Bahn, Bahn/Bus sowie Bus/Bus definiert. Im Jahre 1997 wurden diese nach der Haltestellenkategorie (Verknüpfungspunkt mit überregionaler, regionaler oder lokaler Bedeutung sowie sonstige Haltestellen) differenziert und im Jahr 2006 auch unverändert übernommen. Im aktuellen NVP zum Bahnverkehr (NWL 2011) werden lediglich allgemein formulierte Verknüpfungsqualitäten aufgeführt, die nach DB Netz (zwischen 5 und 8 Minuten), NWL (zwischen 5 bis 15 Minuten) sowie den Verknüpfungen Bahn/Bus (Anschluss ist durch die Flexibilität des Busverkehrs zu realisieren) differenziert werden. Im aktuellen NVP zum Busverkehr (ZWS 2016) werden die Zielwerte der Verknüpfung Bahn/Bus zumindest wieder nach Haltestellenkategorie differenziert aufgeführt. Die Zielwerte sind im Vergleich zu 1997 geringfügig verändert.

Es fehlen derzeit aktuelle Bewertungsergebnisse. Die Ergebnisse der zweiten Fortschreibung des NVP zum Bahnverkehr liegen noch nicht vor und im aktuellen NVP zum Busverkehr (ZWS 2016) wurde keine Bewertung durchgeführt. Für die nächste NVP-Fortschreibung im Busverkehr soll dies aber erfolgen.

Es bleiben die Bewertungsergebnisse abzuwarten, um darauf aufbauend einen Gesamteindruck über die ÖPNV-Angebotsqualität zu erhalten und entsprechende Optimierungsmaßnahmen zu entwickeln bzw. umzusetzen.

Auch wenn die Universitätsstadt Siegen selbst nicht Aufgabenträger ist, wird sie in den Prozess der Nahverkehrsplanung mit eingebunden und kann hier Wünsche und Anregungen mit einbringen. Grundsätzlich steht die ÖPNV-Angebotsqualität in einem engen Zusammenhang mit einer Finanzierung.

Verkehrsmodellgestützte Reisezeitanalysen

Sowohl die Bedienungsqualität als auch die Erschließungsqualität gehören zu den Angebotsstandards mit Raumbezug. In Ergänzung dazu sind in den „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ (FGSV 2010) noch Angebotsstandards mit Qualitätskriterien definiert. Hierzu zählen

- das Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV,
- die Beförderungsgeschwindigkeit,
- die Beförderungsqualität in den Fahrzeugen sowie
- die Pünktlichkeit und die Anschlussqualität.

Aus der online-Bürgerbeteiligung wurde vor allem die Anbindung der außenliegenden Stadt-/Ortsteile an das Siegener Stadtzentrum kritisiert. Zur Analyse dieser Kritik wurde unter Zuhilfenahme des Verkehrsmodells das Reisezeitverhältnis gesamtstädtisch auf Grundlage der hinterlegten ÖPNV-Fahrplandaten, des Straßennetzes sowie der Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz analysiert. Zur Bewertung der Ergebnisse werden die in den FGSV-Empfehlungen aufgeführten Qualitätsstufen A bis F angewendet, die nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) (FGSV 2008) definiert sind (Tabelle 10).

Tabelle 10: Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV als Angebotsstandard mit Qualitätskriterium²⁶

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8

In Bezug auf die von der Bürgerschaft geäußerte Kritik – schlechte Anbindung der außenliegenden Stadt-/Ortsteile an das Siegener Stadtzentrum – wurden die Reisezeitanalysen für das Siegener Stadtzentrum durchgeführt, d. h. das Stadtzentrum (Siegen-City bestehend aus Unterstadt, Mitte und Oberstadt) stellt den Ausgangspunkt dar. Die ÖPNV-Reisezeiten sind flächig in Form von Isochronen dargestellt, die MIV-Reisezeiten in Form des im Verkehrsmodell abgebildeten Straßennetzes. Die Darstellung lässt erkennen, dass die Reisezeiten wie erwartet mit zunehmender Entfernung vom Stadtzentrum größer werden (hier farblich dunkler dargestellt). (Bild 105)

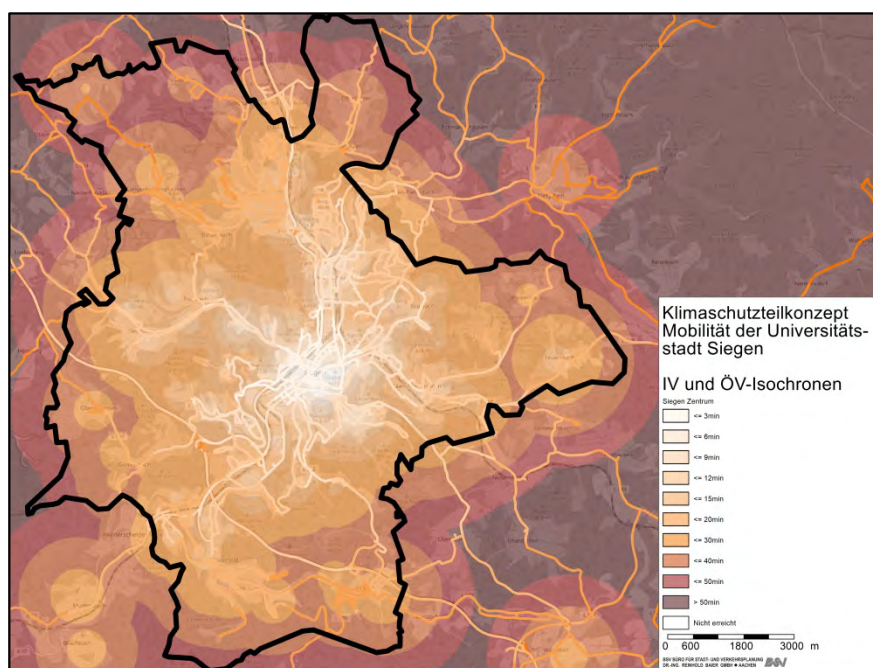


Bild 105: Verkehrsmodellgestützte Reisezeitanalysen bzgl. ÖPNV und Kfz-Verkehr im Stadtgebiet Siegen

Eine tabellarische Auswertung der Reisezeitverhältnisse zeigt auf, dass rund die Hälfte (52 %) der analysierten Verflechtungen zum Stadtzentrum mindestens ein zufrieden stellendes Reisezeitverhältnis (\leq Qualitätsstufe C) aufweisen. Auf diesen Verflechtungen erfordert die Nutzung des ÖPNV das doppelte Zeitbudget im Ver-

²⁶ FGSV (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, 2010

gleich zur Kfz-Nutzung. Für weitere 35 % der analysierten Verflechtungen wird zumindest noch die Qualitätsstufe D (gerade noch akzeptabel) erreicht. Für insgesamt 17 Verflechtungen (13 %) ist das erfasste Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV nicht mehr akzeptable (Qualitätsstufe E oder F). Es handelt sich hierbei aber nicht nur um Verbindungen zu den äußeren Stadt-/Ortsteilen, sondern auch um innerstädtische Verbindungen²⁷:

- Siegen – Rosterberg West,
- Siegen – Rosterberg Ost (fußläufige Entfernung),
- Siegen – Schemscheid,
- Siegen – Achenbach Witschert,
- Siegen – Unterer Fischbacherberg (fußläufige Entfernung),
- Siegen – Wellersberg (fußläufige Entfernung),
- Siegen – Charlottental,
- Siegen – Sieghütte (fußläufige Entfernung),
- Siegen – Giersberg Südwest (fußläufige Entfernung),
- Siegen – Friedrichstraße (fußläufige Entfernung),
- Siegen – Häusling (fußläufige Entfernung),
- Siegen – Hammerhütte (fußläufige Entfernung),
- Siegen – Bahnhof (fußläufige Entfernung),
- Siegen – „hinterm“ Bahnhof (fußläufige Entfernung),
- Siegen – Obersetzen,
- Siegen – Weidenau (Giersberg Nordwest).

Ein Großteil dieser Siegener Verbindungen weisen eine Luftlinienentfernung von rund 1 km auf (10 von 14 Siegener Verbindungen). Es sind im Allgemeinen fußläufige Entfernungen, sodass für diese Verbindungen der ÖPNV eine geringere Bedeutung hat. Alle anderen Verbindungen weisen eine Luftlinienentfernung zum Siegener Stadtzentrum von mindestens 2 km auf und haben daher eine höhere ÖPNV-Bedeutung. Hier besteht Handlungsbedarf das Angebot zu optimieren.

Auf Grundlage der vorliegenden Analyseergebnisse sind mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein (Aufgabenträger des Busverkehrs) und dem ZWS (Beauftragter für Planung, Organisation und Ausgestaltung) Möglichkeiten zur Optimierung des ÖPNV-Angebots im Stadtgebiet Siegen zu besprechen.

3.8 Kfz-Verkehr (fließend)

Die Bestandssituation wurde im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität vor allem modellgestützt analysiert (vgl. Kap. 2.2). Neben den Kfz-Verkehrsbelastungen wurde aber auch die Netz- und Geschwindigkeitskonzeption analysiert.

²⁷ Für die Verbindungen zum Siegener Stadtzentrum (Ausgangspunkt) mit einem schlechten bis sehr schlechten Reisezeitverhältnis sind die Namen der Verkehrszellen (Endpunkt) aufgeführt. Im Allgemeinen sind diese Bezeichnungen im Hinblick auf eine räumliche Verortung aussagekräftig.

3.8.1 Netzdefinition

Im Hinblick auf die Kfz-Verkehrsverteilung im Straßennetz sowie den zugehörigen Verkehrsfluss spielt die Definition eines sogenannten Vorbehaltsnetzes eine wichtige Rolle. Es enthält Straßen mit hoher Leistungsfähigkeit (Bundesautobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie innerstädtische Hauptverkehrsstraßen). Es sind Vorfahrtstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h als Regelfall. Im Bereich von Gefahrenpunkten wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit punktuell abgemindert. Das Vorbehaltsnetz dient demnach der Bündelung und leistungsfähigen Abwicklung des gesamten Kfz-Verkehrs, d. h. dem motorisierten Individualverkehr, dem Lkw-Verkehr sowie dem straßengebundenen Linienbusverkehr. Da die Definition eines Vorbehaltsnetzes gemäß der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Voraussetzung für die Ausweisung von Tempo 30-Zonen ist, dient das Vorbehaltsnetz auch der Verkehrsberuhigung abseitsgelegener Bereiche wie z. B. Wohngebieten.

Für die Universitätsstadt Siegen liegt ein aktuelles Vorbehaltsnetz vor, weshalb hier kein Handlungsbedarf besteht (Bild 106).



Bild 106: Vorbehaltsnetz 2016 der Universitätsstadt Siegen

3.8.2 Nutzungsanforderungen

In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) sind die Nutzeransprüche an Straßenräume für den fließenden

und ruhenden Kfz-Verkehr festgehalten. In Bezug auf den fließenden Kfz-Verkehr resultieren die Nutzungsansprüche aus der Erschließungs- und Verbindungsbedeutung von Stadtstraßen, die Hinweise auf die Aufkommensstärke und die Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs geben. (Bild 107)

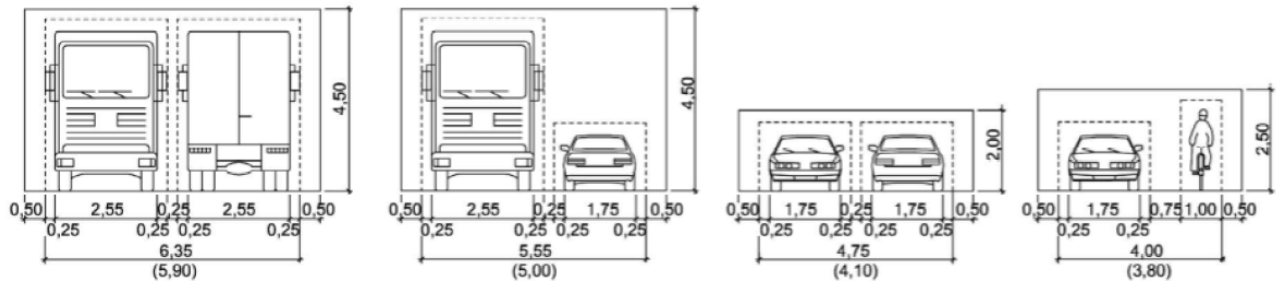


Bild 107: Platzbedarf im Begegnungsfall Kfz mit anderen Verkehrsteilnehmern (Quelle: RASSt 2006, S. 27)

Darüber hinaus hat der Kfz-Fahrer folgende Nutzungsanforderungen:

- Anbindung an das (über-)regionale Verkehrsnetz,
- Direktheit (keine Umwege),
- Schnelligkeit (direkt, zügig befahrbar) sowie
- Abstellmöglichkeiten (parken, siehe hierzu auch Kap. 3.9).

In Bezug auf den Kfz-Verkehr müssen aber auch die Belange der Anwohnerschaft berücksichtigt werden. Für sie ist die Umfeldverträglichkeit (möglichst wenig und möglichst langsamer Kfz-Verkehr in sensiblen Bereichen) von Bedeutung.

3.8.3 Detailbetrachtungen zum fließenden Kfz-Verkehr

Verkehrsbelastungen

Die nachfolgende Darstellung der Kfz-Verkehrsbelastung ist das Ergebnis des mit der Stadtverwaltung abgestimmten Modellierungsfalls „Analyse 2019“ (vgl. Kap. 2.2). Im Anlagenband ist ein zugehöriger Belastungsplan dargestellt.

Bereits in der Bestandssituation zeigen die Ergebnisse zum Teil hohe Kfz-Verkehrsbelastungen im strategischen Netz (Vorbehaltsnetz) auf. (Bild 108)

Referenzquerschnitt		DTV [Kfz/24h]
		Analyse
1	Weidenauer Straße (L 564) (zwischen Birlenbacher Straße und Birlenbacher Hütte)	30.800
2	Weidenauer Straße (L 564) (zwischen Poststraße und Breite Straße)	13.200
3	Freudenberger Straße (L 562) (zwischen Schützstraße und Hermelsbacher Weg)	16.400
4	Koblenzer Straße (L 562) (zwischen Obergraben und Häutebachweg)	10.200
5	Leimbachstraße (L 562) (zwischen Wichernstraße und Obere Leimbach; Höhe Haltestelle Siegen Leimbach)	8.000
6	Eiserfelder Straße (L 531) (zwischen Schiefer Weg und Eiserntalstraße; Höhe Nahversorgungszentrum)	15.200
7	Frankfurter Straße (B 54) (zwischen Oranienstraße und Löhrtor)	22.700
8	Marienborner Straße (L 719) (zwischen Frankfurter Straße und Hainer Hütte)	20.100
9	Hauptstraße (L 719) (zwischen Brüderweg und Brauerreistraße)	12.800
10	Hohler Weg (K 3) (zwischen Keilstraße und Giersbergstraße)	10.300
11	Giersbergstraße (K 5) (zwischen Steinstraße und Wittgensteiner Straße)	10.400
12	Koblenzer Straße (B 54) (zwischen Berliner Straße und Kirchweg)	20.500

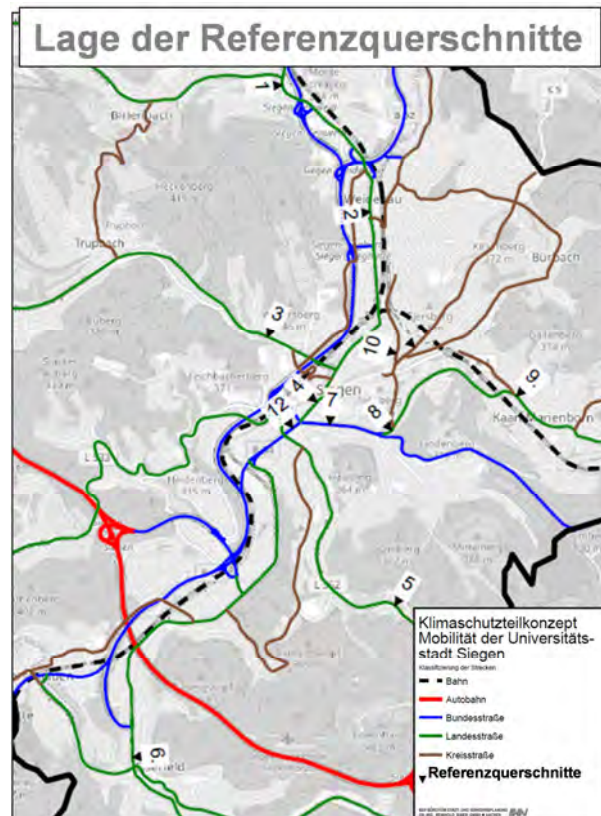


Bild 108: Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung [Kfz/24h] der Universitätsstadt Siegen (Analyse 2019)

Um die Auswirkungen der zu erwartenden strukturellen Entwicklungen darzustellen, wurde neben dem Analysefall ein sogenannter Prognose-Nullfall für das Jahr 2030 modelliert. Er dient als Referenzfall und berücksichtigt alle verkehrsinfrastrukturellen und siedlungsstrukturellen Veränderungen bis zum Jahr 2030, die für den Untersuchungsraum von Relevanz sind und baut auf den kalibrierten Analysefall 2019 ohne Baustellen (Analyse-Nullfall) auf.

Im Anlagenband sind für den Prognose-Nullfall 2030 ein Belastungsplan sowie ein Differenzenplan zur Analyse 2019 aufgeführt.

Die Ergebnisse des Prognose-Nullfalls 2030 zeigen nahezu flächendeckend eine weitere Zunahme bzgl. der Kfz-Verkehrsbelastungen auf. Die für den Querschnitt Marienborner Straße (L 719) zwischen Frankfurter Straße und Hainer Hütte zu erkennenden Entlastung ergibt sich aufgrund einer von der Stadtverwaltung geplanten Änderung der Knotenpunktart.

Referenzquerschnitt		DTV [Kfz/24h]
		Prognose-Null (Veränderung ggü. Analyse)
1	Weidenauer Straße (L 564) (zwischen Birlenbacher Straße und Birlenbacher Hütte)	33.200 (+ 2.400)
2	Weidenauer Straße (L 564) (zwischen Poststraße und Breite Straße)	14.100 (+ 900)
3	Freudenberger Straße (L 562) (zwischen Schützstraße und Hermelsbacher Weg)	16.500 (+ 100)
4	Koblenzer Straße (L 562) (zwischen Obergraben und Häutebachweg)	11.000 (+ 800)
5	Leimbachstraße (L 562) (zwischen Wichernstraße und Obere Leimbach; Höhe Haltestelle Siegen Leimbach)	7.500 (- 500)
6	Eiserfelder Straße (L 531) (zwischen Schiefer Weg und Eisentalstraße; Höhe Nahversorgungszentrum)	15.300 (+ 100)
7	Frankfurter Straße (B 54) (zwischen Oranienstraße und Löhrtor)	22.000 (- 700)
8	Marienborner Straße (L 719) (zwischen Frankfurter Straße und Hainer Hütte)	15.300 (- 4.800)
9	Hauptstraße (L 719) (zwischen Brüderweg und Brauerreistraße)	12.800 (+ 2.400)
10	Hohler Weg (K 3) (zwischen Keilstraße und Giersbergstraße)	10.700 (+/- 0)
11	Giersbergstraße (K 5) (zwischen Steinstraße und Wittgensteiner Straße)	11.000 (+ 600)
12	Koblenzer Straße (B 54) (zwischen Berliner Straße und Kirchweg)	21.700 (+ 1.200)

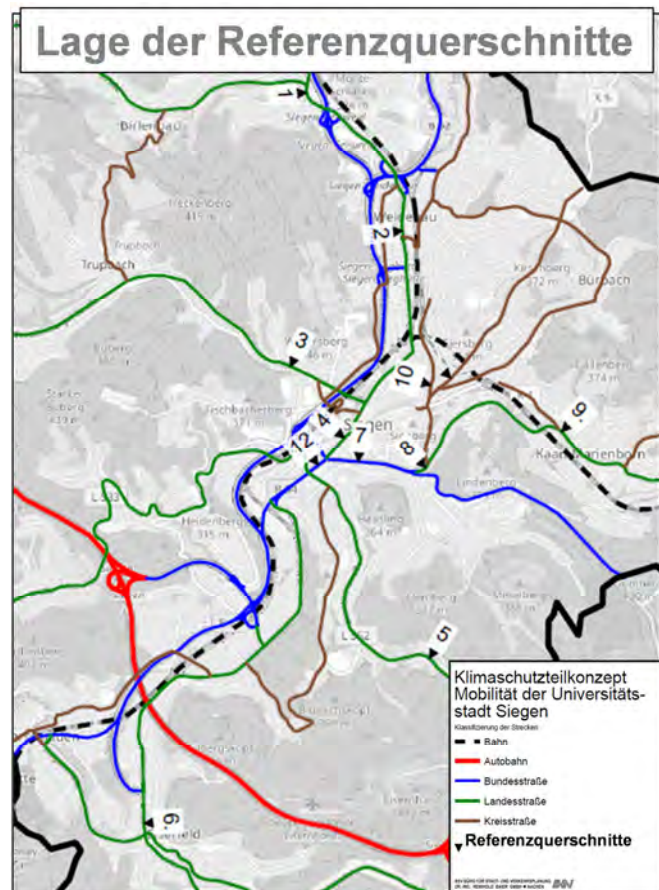


Bild 109: Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung [Kfz/24h] der Universitätsstadt Siegen (Prognose-Nullfall 2030)

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung verdeutlichen nochmals, dass ohne aktives Handeln der Universitätsstadt Siegen zur Förderung des Umweltverbunds sich die Verkehrssituation weiter verschlechtert. Die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität mit Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds ist daher zwingend angeraten.

Geschwindigkeiten

Wie bereits in Kap. 3.8.1 dargestellt wurde, folgt das aufgestellte Vorbehaltsnetz einer Geschwindigkeitslogik (mindestens 50 km/h als Regelfall) und ist zudem Voraussetzung für die Ausweisung von Tempo 30-Zonen.

Bereits 1991 hat die Siegener Stadtverwaltung ein gesamtstädtisches Konzept zur einheitlichen Anwendung von Tempo 30-Zonen erarbeitet. Damit sollten folgende Ziele verfolgt werden:

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

- Förderung des Umstiegs auf den Umweltverbund.

Auch hier erfolgte die Konzeptionierung auf Grundlage eines definierten Vorbehaltsnetzes. (Bild 110)

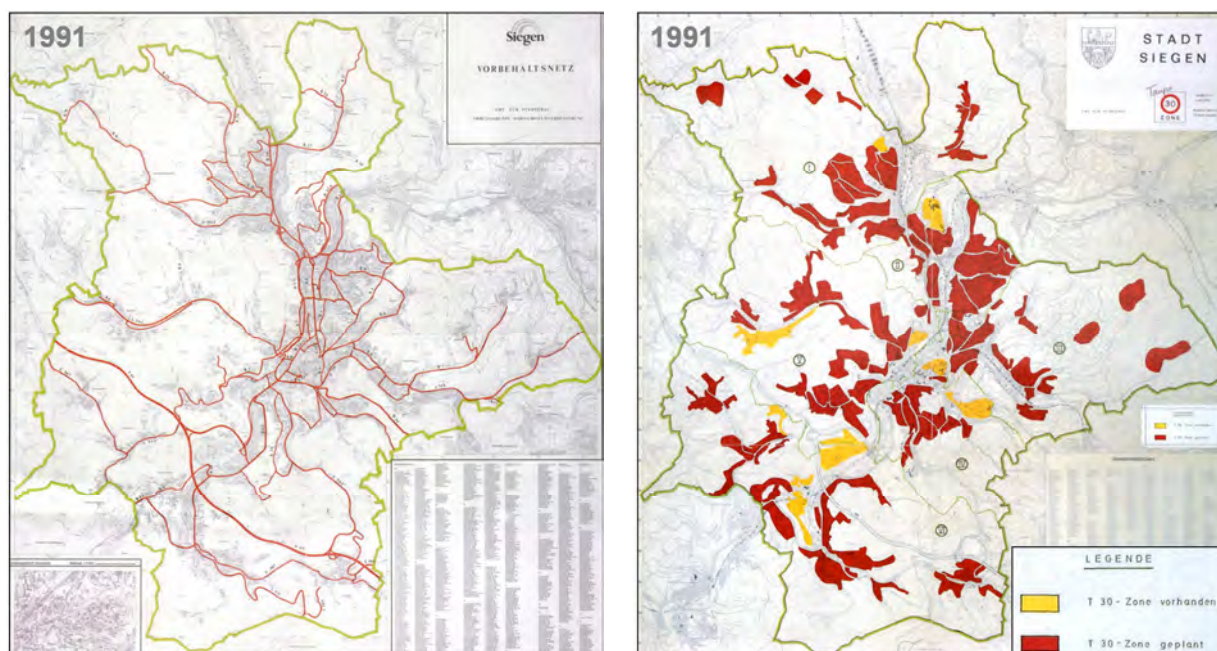


Bild 110: Vorbehaltsnetz und Tempo 30-Zonen-Konzept aus dem Jahre 1991

Da sich das aktuelle Vorbehaltsnetz (2016) durch punktuelle Ergänzungen nicht wesentlich vom damaligen Vorbehaltsnetz unterscheidet²⁸, ist davon auszugehen, dass die Grundstruktur des Tempo 30-Zonen-Konzeptes noch ihre Gültigkeit hat, jedoch ist der aktuelle Umsetzungsstand des Tempo 30-Zonen-Konzeptes in der Stadtverwaltung nicht bekannt. Dieser Sachverhalt sollte als Anlass genutzt werden, das vorliegende Tempo 30-Zonen-Konzept fortzuschreiben. Dabei sollte sich die Fortschreibung nicht allein auf Tempo 30-Zonen beschränken, sondern flächendeckend auch andere Formen der Verkehrsberuhigung (u. a. streckenbezogenes Tempo 30 im Umfeld von sensiblen Einrichtungen, verkehrsberuhigter Bereich, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) mit einbeziehen.

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

²⁸ Eine grafische Gegenüberstellung der beiden Vorbehaltsnetze ist im Anlagenband aufgeführt.

– führt, sind begleitende Umgestaltungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Zeigen sich darüber hinaus weitere Bereiche, für die eine Verkehrsberuhigung sinnvoll ist (z. B. Standorte sensibler Einrichtungen oder neue bzw. noch nicht berücksichtigte Wohnsiedlungen), ist eine geeignete Form der Verkehrsberuhigung festzulegen und die Umsetzung entsprechend der typischen Gestaltung durchzuführen.

Koordinierung von Lichtsignalanlagen

Ein Straßennetz besteht aus Knotenpunkten, die durch Streckenabschnitte verbunden sind. Die Knotenpunkte stellen zum einen für den Kfz-Fahrer Entscheidungspunkte dar (In welche Fahrtrichtung geht es weiter?), zum anderen lässt sich der Verkehrsfluss an den Knotenpunkten steuern. Die Steuerungsmöglichkeiten hängen dabei von der Knotenpunktart ab. (Bild 111)

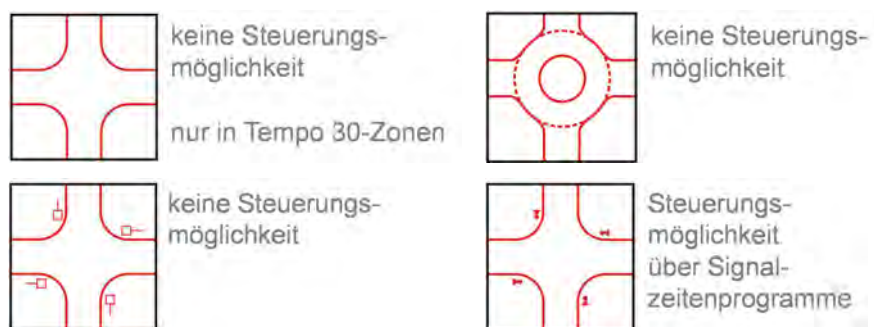


Bild 111: Knotenpunktarten und ihre Steuerungsmöglichkeiten des Verkehrsflusses

Eine Steuerungsmöglichkeit des Kfz-Verkehrsflusses an Knotenpunkten besteht im Wesentlichen an Lichtsignalanlagen (LSA). Die Signalzeitenprogramme der Lichtsignalanlagen können durch Koordinierung aufeinander abgestimmt werden, sodass eine sogenannte „grüne Welle“ den Verkehrsfluss begünstigen kann. Für die vorhandenen Lichtsignalanlagen auf der Talachse in Nord-Süd-Richtung (Weidenauer Straße, Hagener Straße usw.) und in Ost-West-Richtung (Frankfurter Straße, Spandauer Straße, Freudenberger Straße usw.) gibt es in mehreren Teilabschnitten eine Koordinierung, die für einen verbesserten Verkehrsfluss sorgt. (Bild 112)

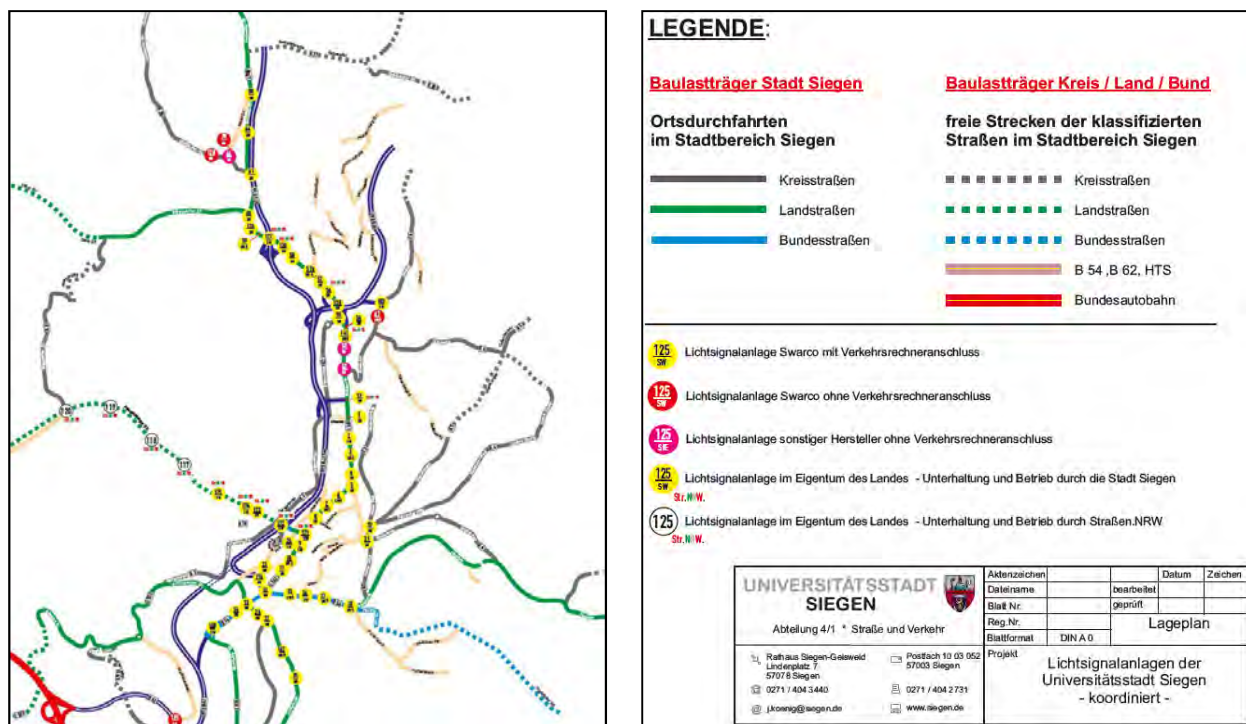


Bild 112: Koordinierung von Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Siegen

Es steht die Überlegung im Raum, die bestehende LSA-Koordinierung auf der Talachse zu „unterbrechen“ und an den Auf- und Abfahrten der Hüttentalstraße (HTS) zu orientieren. Durch Bildung von Koordinierungsabschnitten zwischen den HTS-Auf- und -Abfahrten wird der allgemeine Kfz-Verkehr zügig aus den dazwischenliegenden Siedlungsgebieten zur HTS (bzw. umgekehrt) geführt. Zugleich sind aufgrund der unterbrochenen „grünen Welle“ Verlagerungen des durchgehenden Kfz-Verkehrs von der Talachse auf die HTS zu erwarten.

Die HTS gehört als Anbindung an das überregionale Straßennetz (A 4 im Norden und B 62 bzw. A 45 im Süden) zum Vorbehaltsnetz und weist auf Grundlage der heutigen Kfz-Verkehrsbelastungen noch freie Kapazitäten auf, sodass die zu erwartenden Mehrbelastungen hinsichtlich der Kapazität als verträglich eingestuft werden. Die resultierenden Umweltauswirkungen (Luft, Lärm) müssen jedoch noch quantifiziert werden. Vor diesem Hintergrund sind die Verlagerungseffekte der angedachten „Unterbrechung“ der bestehenden LSA-Koordinierung im Detail zu bestimmen. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die HTS-Fertigstellung zeitlich nicht in der Lärmkartierung des Lärmaktionsplans Stufe 3 berücksichtigt werden konnte und noch folgt. Sollte sich eine nicht verträgliche Zunahme der Umweltbelastungen herausstellen, sind bei Umsetzung der „Unterbrechung“ der Koordinierung entsprechende Gegenmaßnahmen zu berücksichtigen (z. B. Anordnung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung, Änderung des Fahrbahnbelags).

Die angedachte „Unterbrechung“ der bestehenden LSA-Koordinierung tangiert auch den straßengebundenen Linienbusverkehr. Um die Auswirkungen für diesen so gering wie möglich zu halten, ist darauf zu achten, dass diesem weiterhin eine durchgehende Bevorrechtigung gewährleistet wird.

Die konkrete Umsetzung der „Brechung“ der bestehenden Koordination erfordert weitere detailliertere Untersuchungen.

Siegbergtunnel

Die Idee eines Tunnelbaus unter der Oberstadt („Siegbergtunnel“) wird schon seit mindestens 40 Jahren diskutiert. Im Jahre 2002 wurde für Siegen-Mitte ein Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt. In diesem Zuge wurde nochmals der Tunnelbau unter der Oberstadt zur direkten Verbindung von Sandstraße (L 562) und Marienborner Straße (L 719) inhaltlich aufgegriffen (Bild 113). Hier wird der Tunnel unter Berücksichtigung einer Umweltverträglichkeitsstudie aus städtebaulicher Sicht empfohlen, insbesondere zur Entlastung des Bereichs Kölner Tor, aus Umweltsicht jedoch nicht.

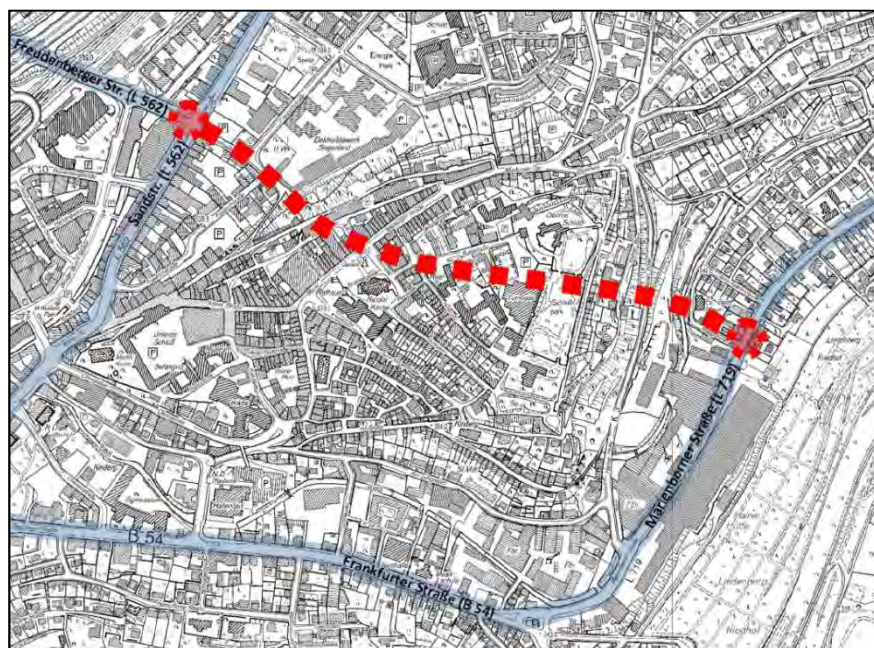


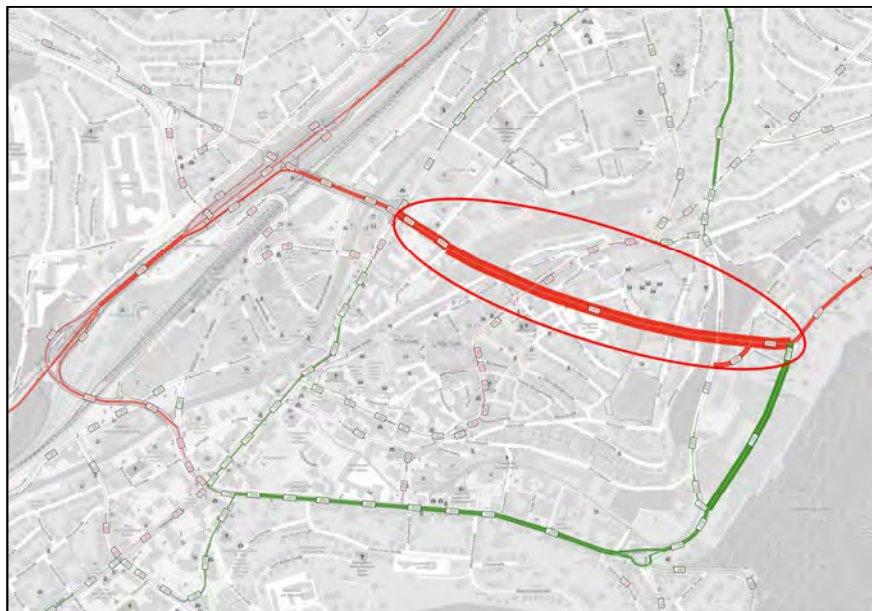
Bild 113: Siegberttunnel – Direktverbindung von Sandstraße (L 562) und Marienborner Straße (L 719) unter der Oberstadt hindurch (Quelle: Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Siegen-Mitte, 2014)

Problematisch eingeschätzt wurden damals die geschätzten Gesamtkosten in Höhe von rund 47 Mio. € (rund 12 Mio. € kommunaler Eigenanteil zzgl. der Kosten für Erwerb diverser Grundstücke im Bereich der Tunnelenden). Inzwischen werden die Kosten deutlich höher geschätzt, wobei derzeit keine aktuelle Kostenermittlung vorliegt.

Im Jahr 2014 erfolgte eine Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Siegen-Mitte, in der auch nochmals der Siegberttunnel gutachterlich hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen untersucht wurde. Trotz der positiven Entlastungseffekte wurde die Realisierung aufgrund der Gesamtkosten als nicht absehbar eingestuft. Es erfolgte jedoch keine monetäre Bewertung der positiven Effekte.

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität wurden die verkehrlichen Wirkungen des Tunnelbaus und einer zeitgleichen Verkehrsberuhigung im Bereich Kölner Tor (Tempo 30) erneut verkehrsmodellgestützt analysiert. Die Effekte liegen in einer ähn-

lichen Größenordnung wie bei bisherigen Untersuchungen. Der Tunnel führt vor allem zur Entlastung des Bereichs Kölner Tor, auf der Frankfurter Straße (B 54), der Marienborner Straße (L 719) zwischen Schleifmühlchen und Tunnel sowie auf Hohler Weg. Darüber hinaus ergeben sich ebenfalls Entlastungen auf Sandstraße (L 562) und Kampenstraße sowie Mehrbelastungen auf Juliusstraße, Freudenberger Straße (L 562) und Hüttentalstraße (HTS). (Bild 114)



Rot = Zunahme; Grün = Abnahme

Bild 114: Belastungsveränderung des Prognose-Planfalls 2030 Siebertunnel gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 (DTV [Kfz/24h])

Für eine abschließende Empfehlung hinsichtlich der Umsetzung des „Siebertunnels“ sind weitergehende Betrachtungen erforderlich, die aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung nicht mehr Bestandteil des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität sind.

Es ist eine neue Planung für den Tunnel in Form eines Gegenverkehrstunnels mit paralleler Fluchtröhre, die als Radverbindung genutzt werden kann, sowie eine zugehörige neue Kostenschätzung notwendig. Darauf aufbauend muss dann eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt werden. In Abhängigkeit des Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist dann eventuell auch eine neue Umweltverträglichkeitsstudie notwendig. Erst nach Vorliegen der weiteren Analyseergebnisse sollte eine abschließende Empfehlung ausgesprochen werden.

3.9 Kfz-Verkehr (ruhend)

Als Wohn- und Wirtschaftsstandort ist die Universitätsstadt Siegen sowohl Quell- als auch Zielpunkt von Verkehr. Sowohl am Start- als auch am Endpunkt einer Fahrt müssen die nicht mehr bewegten Fahrzeuge abgestellt werden, es entsteht eine Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr. Die Fahrzeuge können entweder auf öffentlichen Flächen (z. B. im Straßenraum)

oder auf privaten Flächen (z. B. in Privatgaragen) abgestellt werden.

Vor allem in dicht besiedelten Stadträumen ist die Nutzungskonkurrenz bzgl. der begrenzt verfügbaren öffentlichen Flächen hoch. Des Weiteren entsteht durch das begrenzte innerstädtische Parkraumangebot sogenannter Parksuchverkehr, d. h. Wege zum Auffinden eines verfügbaren und akzeptablen Parkstands zum Abstellen des Fahrzeuges.

Mit der prognostizierten Zunahme bei den Kfz-Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2030 (vgl. Kap. 3.8.3) ist auch eine Zunahme in Bezug auf den Parksuchverkehr und den ruhenden Verkehr zu erwarten. Vor diesem Hintergrund wird der Sachstand zum Parkraummanagement in der Universitätsstadt Siegen analysiert. Das Parkraummanagement umfasst auf der einen Seite die Bewirtschaftung des Parkraums und auf der anderen Seite die Parkwegweisung (Parkleitsystem) zur Steuerung des Suchverkehrs. Damit ist das Parkraummanagement ein Teil des Verkehrsmanagements.

In den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 2005) sind die Parkmerkmale der verschiedenen Nachfragegruppen von Parkraum aufgeführt, aus denen sich auch die Bedeutungen der unterschiedlichen Maßnahmenansätze (u. a. zeitliche Beschränkung, Kosten, Wegweisung) ablesen lassen. (Bild 115)

		Einwohner	Beschäftigte, Auszubildende, Studierende und Schüler	Kunden	Besucher und Gäste	Dienstleister	Lieferanten
Parkdauer	kurz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	lang	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen		<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Langer Fußweg zumutbar		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durch Parkleitsysteme ansprechbar		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
		<input checked="" type="radio"/> Trifft zu <input checked="" type="radio"/> Trifft teilweise zu <input type="radio"/> Trifft nicht zu					

Bild 115: Kfz-Parkraumnachfrager und Parkmerkmale (Quelle: EAR 2005, S. 9)

3.9.1 „Netzdefinition“

Parkleitsystem

Die Universitätsstadt Siegen verfügt über ein statisches und dynamisches Parkleitsystem, welches sich aktuell in der Überarbeitung befindet. Eingebunden sind derzeit die großen Parkbauten im Siegener Stadtzentrum (bestehend aus Unterstadt, Mitte und Oberstadt) mit einem Parkraumangebot von insgesamt rund 3.300 Parkständen. Die Wegweisung zu den eingebundenen Parkbauten beginnt an den Kfz-relevanten Zufahrten zur Kernstadt (Ober-/Unterstadt). Zur besseren Orientierung soll zukünftig eine Untergliederung in die Parkbereiche Oberstadt und Unterstadt erfolgen, die auch durch eine farbliche Zuordnung zu erkennen sein wird. (Bild 116)

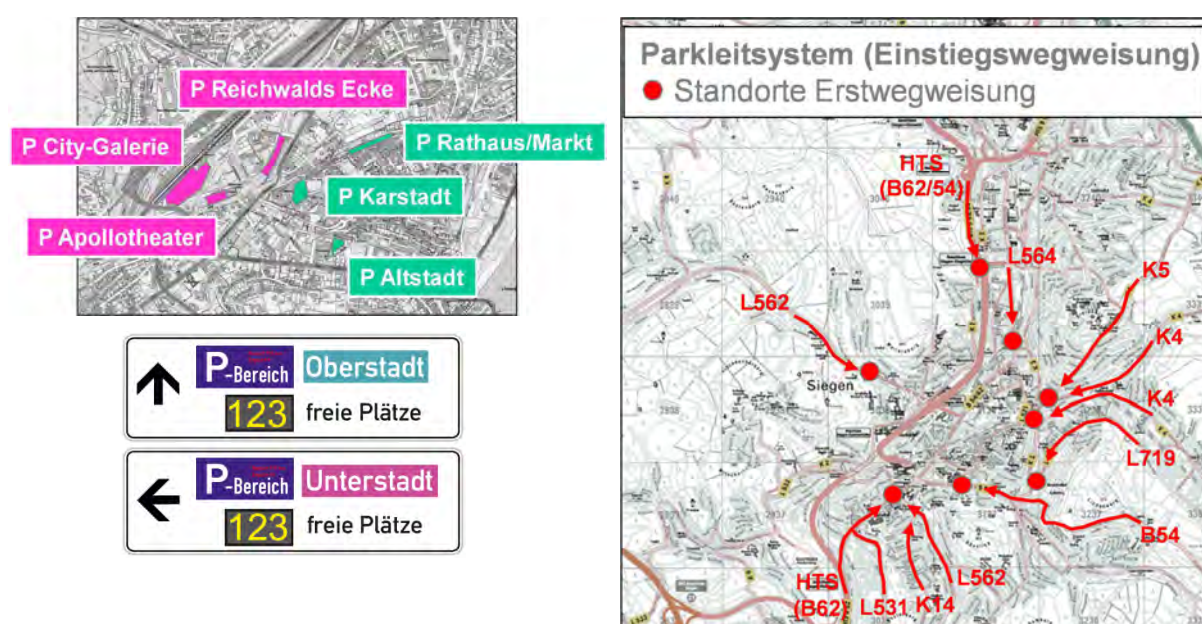


Bild 116: Parkleitsystem der Universitätsstadt Siegen

Parkraumbewirtschaftung

Im Jahr 2015 wurde für den zentralen Geschäftsbereich Siegen-City eine Parkraumuntersuchung durchgeführt, die zu einer Anpassung der Parkraumbewirtschaftung geführt hat. Im Jahr 2018 erfolgte eine Weiterentwicklung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes. Hier wurde eine räumliche Differenzierung nach Siegen-Mitte, Siegen-Weidenau und sonstigen Bereichen mit Parkuhren bzw. Parkscheinautomaten vorgenommen. Während in Mitte und Weidenau 0,60 € pro halbe Stunde als Regelfall angesetzt wurde, lag der Betrag für die sonstigen Bereiche bei 0,50 € je Stunde. Im darauffolgenden Jahr 2019 wurden geringfügige Anpassungen vorgenommen, die sich lediglich auf den Bereich Siegen-Mitte beziehen. Im Hinblick auf die Lesbarkeit ist nachfolgend nur die aktuelle Parkraumbewirtschaftung dargestellt (Tabelle 11). Die Vorgänger sind im Anlagenband dokumentiert.

Tabelle 11: Parkraumbewirtschaftung in der Universitätsstadt Siegen, Stand 2019

Bereich	Bewirtschaftung 2019
Siegen-Mitte	0,60 € pro ½ Stunde Kornmarkt, Neumarkt, Pfarrstraße: 1,50 € für Höchstparkdauer von 1 Stunde Sandstraße (bis Emiliënstraße), Friedrichstraße (von Sandstraße bis Emiliënstraße), Juliusstraße: 1,50 € für Höchstparkdauer von 1 Stunde Sandstraße (von Emiliënstraße bis Kampenstraße), Emiliënstraße, Grafeststraße, Mühlengraben Nordstraße, Albertus-Magnus-Straße, Marienstraße, Kampenstraße (einschließlich Parkplatz Kampenstraße): 1,50 € pro 1 Stunde bei Höchstparkdauer von 2 Stunden Parkfläche Oberes Schloss: 1,50 € pro Stunde für Höchstparkdauer von 3 Stunden
Siegen-Weidenau	0,60 € pro ½ Stunde Poststraße: zusätzlich 0,30 € für Höchstparkdauer von ¼ Stunde
Sonstige Bereiche mit Parkuhr bzw. Parkscheinautomat	0,50 € je 1 Stunde

3.9.2 Nutzungsanforderungen

In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) sind die Nutzeransprüche an Straßenräume für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr festgehalten. Die Nutzungsansprüche des ruhenden Kfz-Verkehrs resultieren allein aus der Erschließungsfunktion von angebauten Straßen, wobei das Grundmaß für das Abstellen des Kfz vom Fahrzeugtyp (Bemessungsfahrzeug) und weiteren Kriterien des Parkens (z. B. erwünschte Fahrweise beim Ein- und Ausparken, Aufstellungsart) abhängig ist. (Bild 117)

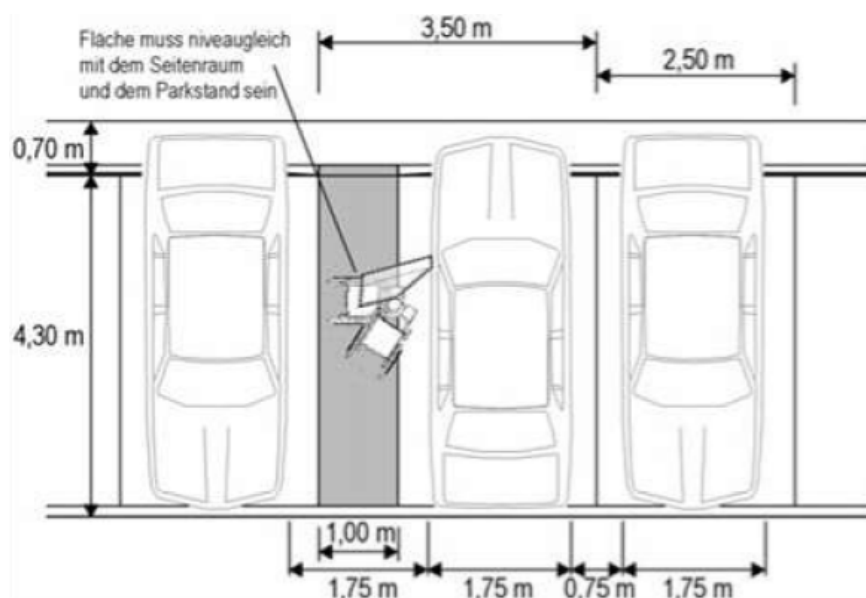


Bild 117: Platzbedarf für das Bemessungsfahrzeug Pkw (Quelle: RASt 2006, S. 28)

3.9.3 Detailbetrachtung zum ruhenden Kfz-Verkehr

In der Siegener Innenstadt gibt es neben den vorhandenen großen Parkbauten, die insgesamt rund 3.300 Parkstände umfassen, auch weitere, aber deutlich kleinere öffentliche Parkflächen. Die Bedeu-

tung dieser kleineren Parkflächen wird am Beispiel des Stadt-/Ortsteilzentrums Siegen-City (Oberstadt) erläutert.

In der räumlichen Abgrenzung des Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Oberstadt) gibt es selbst keine großen Parkbauten. Die nächstgelegenen größeren Parkmöglichkeit, die auch in das Parkleitsystem integriert sind, sind zum einen das Parkhaus Rathaus/Markt nördlich und das Parkhaus Altstadt südlich des Stadt-/Ortsteilzentrums gelegen. Im Gebiet befinden sich aber neben dem Bewohnerparken auch mehrere öffentliche Parkstände mit Parkschein-/scheibenregelung. Diese Parkstände ziehen aufgrund der direkten Nähe Parksuchverkehr an. (Bild 118)

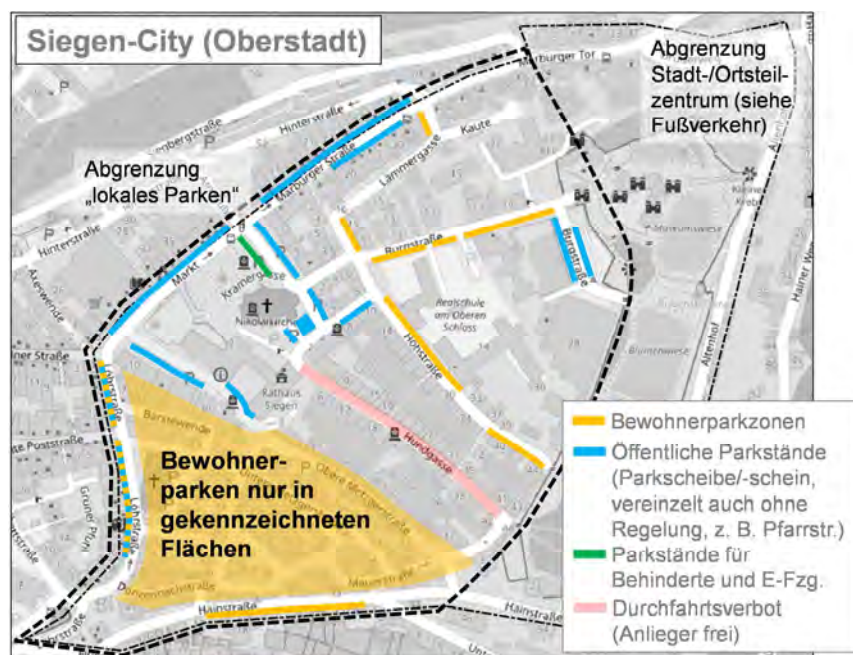


Bild 118: Parkraumangebot im Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Oberstadt)

Um den Parksuchverkehr im Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Oberstadt) besser steuern zu können, ist die Einrichtung eines lokalbezogenen kleinräumigen Parkleitsystems inklusive Belegungsanzeige denkbar. Vor allem für die Oberstadt, die auf der einen Seite enge Straßenräume aufweist, aber auf der anderen Seite auch einen hohen Besatz an Geschäften, Dienstleistungen und Gastronomie, könnte dies zu einer deutlich spürbaren Entlastung führen. Die Anwendbarkeit für andere Gebiete ist zu prüfen.

3.10 Wirtschaftsverkehr

Neben den Metropolregionen, einer bedeutenden Kernstadt (Metropole) mit ihrem Umlandraum, gibt es „zahlreiche Räume, in denen mittelgroße Städte als Oberzentren mit einem großen Einzugsbereich fungieren, der häufig weit mehr Einwohner*innen aufweist als die Kernstädte selbst (Regiopole). Sowohl in diesen Städten als auch im Umland befinden sich zahlreiche Arbeitsplätze, was enorme Pendelbewegungen zwischen Stadt und Umland sowie innerhalb der Region erzeugt. Man kann diese Regionen weder als „rein“ urban noch als ländlich geprägt umschreiben – es sind verstädterte Provinzen, die geradezu klassisch für das Raumbild Deutschlands sind.“ (Quelle: Radtke J., Daub J.: Verkehrs-

wende im suburbanen Raum - Herausforderungen von Regiopolen bei der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte).

Die Universitätsstadt Siegen ist eine typische Regiopole. Die Stadt Siegen und das Siegerland haben eine besondere Stadt-Umland-Beziehung, nicht nur in Bezug auf die Pendlerbewegungen, sondern auch im Bereich der Zulieferer-Firmen der mittelständischen Wirtschaft. Es gibt viele Firmen, die ausschließlich in einem Umkreis von 30-50 km andere Firmen mit Vorprodukten oder Produkten beliefern. Dazu zählt auch das Handwerk.

3.10.1 Netzdefinition

Bereits für den Kfz-Verkehr wurde die Bedeutung des Vorbehaltsnetzes erläutert. Es dient der leistungsfähigen Abwicklung des gesamten Kfz-Verkehrs, d. h. dem motorisierten Individualverkehr, dem Lkw-Verkehr sowie dem straßengebundenen Linienbusverkehr. (vgl. Kap. 3.8.1 und Bild 106)

Kommunen, die hohe Lkw-Belastungen aufweisen, nicht nur im Hauptverkehrsstraßennetz, sondern auch in sensiblen Bereichen, haben die Möglichkeit, in Ergänzung zu einem Vorbehaltsnetz ein Lkw-Führungskonzept zu erarbeiten. Ziel solch eines Lkw-Führungskonzeptes ist eine stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs und einer Reduzierung dessen Umweltbelastungen. Analog zur Zielsetzung des Vorbehaltsnetzes soll der Lkw-Verkehr mit Hilfe von Geschwindigkeitsreduzierungen, Zufahrtsbeschränkungen und Leitsystemen im Hauptverkehrsstraßennetz gebündelt und „Schleichverkehre“ weitestgehend unterbunden werden. Die Universitätsstadt Siegen arbeitet bisher ausschließlich mit der Vorbehaltsnetzdefinition und nach Bedarf mit verkehrsrechtlich angeordneten Zufahrtsbeschränkungen (Bild 119).

Die Auswirkungen (Luft- und Lärmbelastungen) werden im Rahmen der Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplanungen in jedem Fall berücksichtigt. Die seit dem 1. Januar 2015 für Teile der Siegener Innenstadt gültige Umweltzone, in die nur noch Fahrzeuge mit der grünen Plakette einfahren dürfen, resultiert beispielsweise aus der Luftreinhalteplanung. Und die Lkw-Zufahrtsbeschränkung für den Abschnitt Sandstraße/ Koblenzer Straße zwischen Freudenberger Straße und Kochs Ecke wurde im Zuge des Lärmaktionsplans der Stufe 1 aus dem Jahre 2008 umgesetzt. Dadurch haben sich Verlagerungseffekte auf die Hüttentalstraße (HTS) ergeben, wodurch Reduzierungseffekte verzeichnet werden konnten.

Auch übergeordnete Maßnahmen können für das Stadtgebiet positive Effekte ergeben. Ab August 2012 wurde beispielsweise die Lkw-Maut für Lkw ab 7,5 t auf Bundesstraßen ausgeweitet, sodass gut ausgebaute Bundesstraßen nicht mehr zur Umfahrung von bisherigen Mautstrecken genutzt werden. Hiervon profitiert auch die Stadt Siegen, da neben den Autobahnen nun auch für die Bundesstraßen B 54 und B 62 eine Maut erhoben wird.

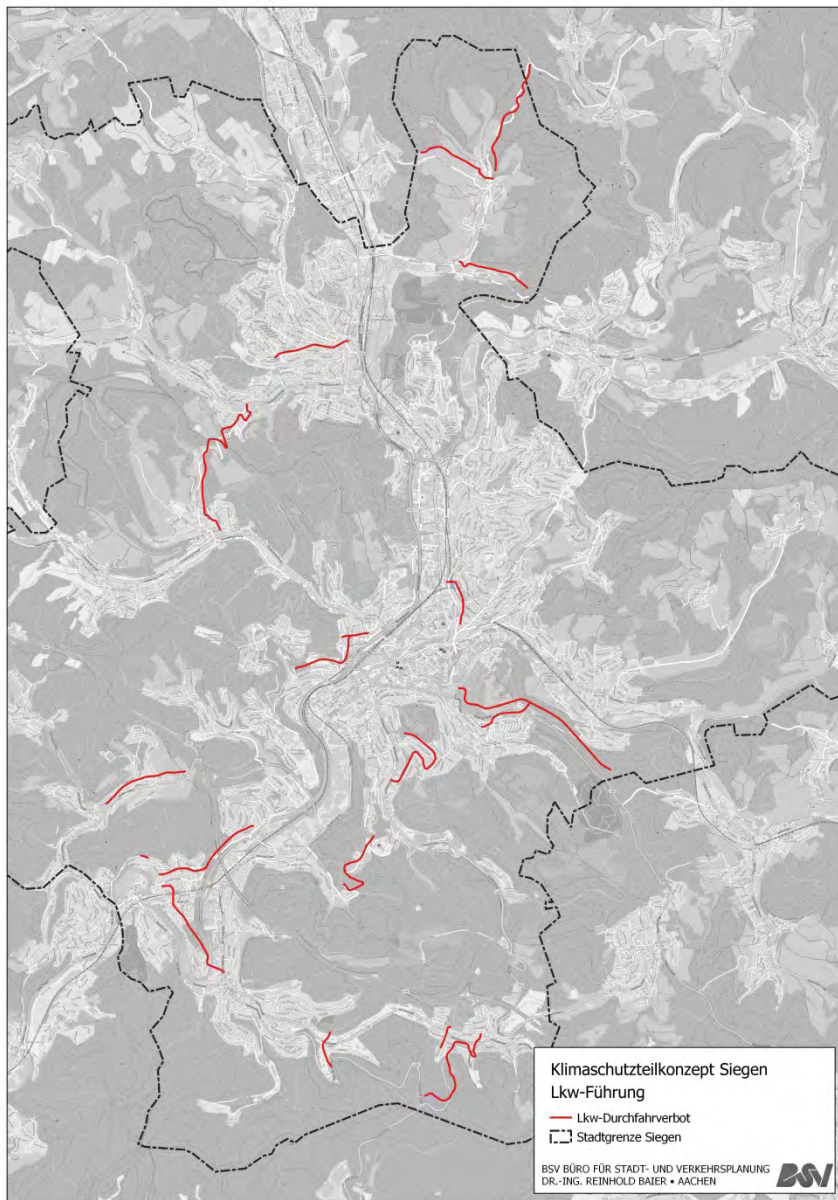


Bild 119: Verkehrsrechtlich angeordnete Lkw-Zufahrtsbeschränkungen innerhalb der Universitätsstadt Siegen

3.10.2 Nutzungsanforderungen

In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) sind die Nutzeransprüche an Straßenräume für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr festgehalten (vgl. Kap. 3.8.2 sowie Kap. 3.9.2). Hierunter fällt auch der Wirtschaftsverkehr, wobei für das Liefern und Laden nochmals eigene Aspekte berücksichtigt werden. Hier ergibt sich der Raumbedarf ähnlich zum ruhenden Kfz-Verkehr aus den Fahrzeugabmessungen sowie aus dem Flächenbedarf für die fahrzeugeigenen Hebevorrichtungen und für das Abstellen der Waren.

Ähnlich zum Kfz-Verkehr lassen sich auch in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr unterschiedliche Sichtweisen unterscheiden. Während Dienstleister vor allem an

- der Anbindung an das (über-)regionale Verkehrsnetz,

- der Direktheit (keine Umwege),
- der Schnelligkeit (direkt, zügig befahrbar) sowie
- den Abstellmöglichkeiten (halten, parken)

interessiert sind, ist auch hier für Anwohnerschaft die Umfeldverträglichkeit (möglichst wenig und möglichst langsamer Lkw-Verkehr in sensiblen Bereichen) von Bedeutung.

3.10.3 Detailbetrachtung zum Wirtschaftsverkehr

In der Universitätsstadt Siegen gibt es bereits erste, zum Teil innovative Ansätze, um Teilbereiche des Wirtschaftsverkehrs alternativ zum konventionellen straßengebundenen Lkw-Verkehr abzuwickeln.

Schienengüterverkehr

Unternehmen mit direktem Zugang zum Schienennetz können ihre Güterströme als Schienengüterverkehre abwickeln. Da dies nicht den Regelfall darstellt, gibt es Dienstleister, mit deren Hilfe ebenfalls regionale und überregionale Schienengütertransporte getätigt werden können. Sowohl die DB Cargo AG als auch die lokal ansässige KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH bietet hierzu Dienstleistungen an, sie erfordern jedoch durch den zusätzlichen Umschlag mehr Zeitaufwand, sodass diese Möglichkeit nicht für alle Unternehmen ausreichend attraktiv ist. (Bild 120)

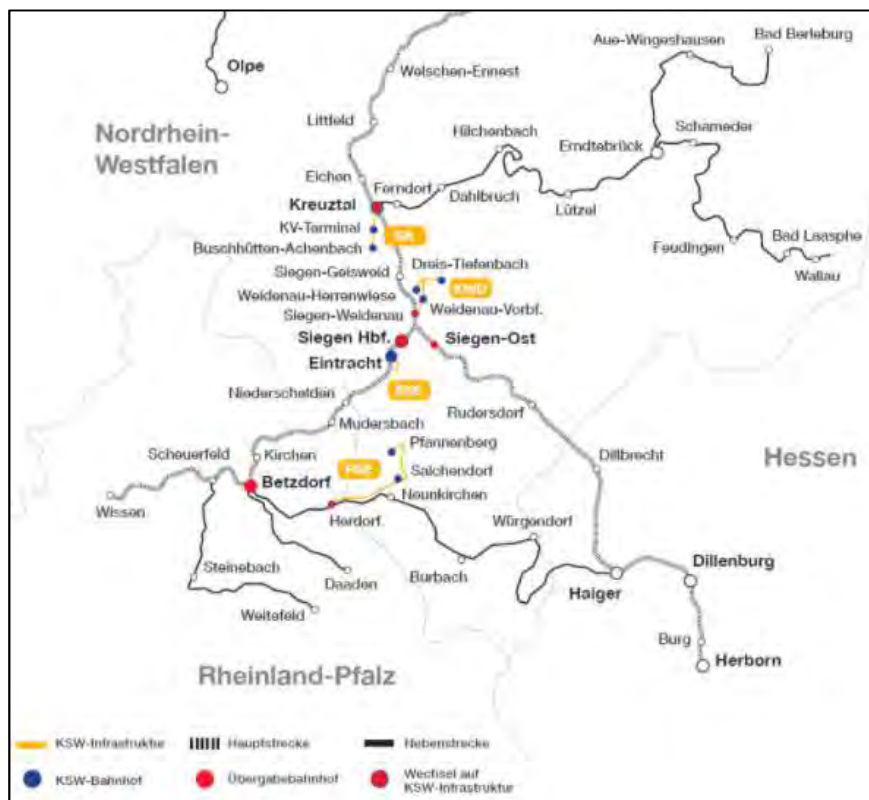


Bild 120: Schieneninfrastruktur der KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH (Quelle: www.ksw-siegen.de/infrastruktur)

Flugdrohnen zum Transport von Kleinmaterialien

Ein weiteres innovatives Beispiel stellt das Forschungsprojekt „Kooperative Drohnentechnologie und Anwendungen zur medizinischen Versorgung“ (KODRONA) dar. Im Rahmen eines Verbundprojekts von drei Kliniken, einem Drohnenhersteller, der Universitätsstadt Siegen sowie der Universität Siegen wurde eine lokale Reallabor-Erprobung zum Transport von Kleinmaterialien wie Laborproben oder Blutkonserven per Drohnenanwendung durchgeführt und evaluiert. Ziel des Forschungsprojekts ist die Entwicklung eines erstmaligen Prototyps im Krankenhausumfeld mit dem Aufbau einer sicheren Flugstrecke außerhalb der Sichtweite der Drohne und der entsprechenden Start-Lande-Infrastrukturen. Die erste Projektstufe ist abgeschlossen (07/2019 – 02/2020). Die Machbarkeitsstudie soll in einen forschungsnahen Demonstrationsbetrieb (KODRONA II) überführt werden. Hier ist ein Projektstart im dritten Quartal des Jahres 2021 anvisiert. Entsprechende Förderanträge wurden gestellt, die Entscheidung über die Fortsetzung der Förderung steht aber noch aus. (Bild 121)



Bild 121: Flugdrohne zum Einsatz von Kleinmaterialtransporten (Quelle: www.uni-siegen.de/start/news/oeffentlichkeit/889728.html)

Mikro-Depots für Kurier-, Express- und Paket-Dienstleister (KEP)

Das Logistikunternehmen Gieseler Cargo Service Point CSP aus Freudenberg hat die Probleme des innerstädtischen Verkehrs für die KEP-Dienstleister erkannt (v. a. Zeitverluste durch zähfließenden Verkehr, Haltschwierigkeiten) und sich nach einer geeigneten Zustellalternative umgeschaut. Das Unternehmen arbeitet mit ei-

nem innerstädtischen Zwischenlager, einem sogenannten Mikro-Depot, von dem aus die Zustellung per E-Lastenrad erfolgt (Bild 122). Das E-Lastenrad wird im konventionellen Lieferwagen mit dem täglichen Zustellvolumen zum innerstädtischen Ausgangspunkt gebracht. Der Lieferwagen fungiert dann als Zwischenlager, von dem aus die Zustellrouten per E-Lastenrad durchgeführt werden. Aufgrund der kleineren Ladekapazität teilt sich die tägliche Zustellung auf vier bis fünf Routen auf, die jeweils eine Rückkehr zum Mikro-Depot erfordern, um das Zustellvolumen für die nächste Route aufzunehmen. (Wechsel-)Akkus werden über Nacht in der Unternehmenszentrale wieder aufgeladen. Um das E-Lastenrad an die spezifische Aufgabenstellung optimal anzupassen, ist das Unternehmen selbst an der (Weiter-)Entwicklung beteiligt.

Mit Hilfe des Mikro-Depot-Ansatzes und der Feinverteilung per E-Lastenrad kann die Haltproblematik sowie die Luft- und Lärmemissionen vollständig kompensiert werden. Die Erfahrungen des Unternehmens Gieseler zeigen auf, dass ein E-Lastenrad ein komplettes Dieselfahrzeug ersetzt. Die Zeitverluste reduzieren sich zwar nicht, da u. a. Rückwege zum Zwischenlager erforderlich sind, erhöhen sich aber auch nicht.



Bild 122: E-Lastenrad im Zustellverkehr der Firma Gieseler Cargo Service Point CSP (Quelle: www.gieseler.com)

Auch die großen deutschlandweit tätigen KEP-Dienstleister wenden zum Teil schon den Mikro-Depot-Ansatz an (z. B. UPS in Hamburg). Wissenschaftliche Raumanalysen²⁹ haben aufgezeigt, dass die Potenziale des Ansatzes nicht von der Stadtgröße an sich, sondern vielmehr von der Siedlungsdichte abhängig sind. Innenstädte zeichnen sich durch Mischflächen aus, in denen eine hohe Kundendichte vorzufinden ist, aber zeitgleich auch hohe Kfz-Verkehrsbelastungen und wenig Parkflächen bzw. Haltemöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Im Gegensatz dazu weisen Wohn-, Gewerbe oder Industriegebiete geringere Kundendichten sowie moderate Kfz-Verkehrsbelastungen auf und bieten in der

²⁹ Universität Frankfurt a. M. (2017): Wirtschaftsverkehr 2.0

Regel ausreichend Parkflächen bzw. Haltmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Für die Universitätsstadt Siegen zeigen sich vor allem für die Hauptzentrum Siegen sowie die Nebenzentren Geisweid und Weidenau (ggf. auch Eiserfeld) hohe Siedlungsdichten. (Bild 123)

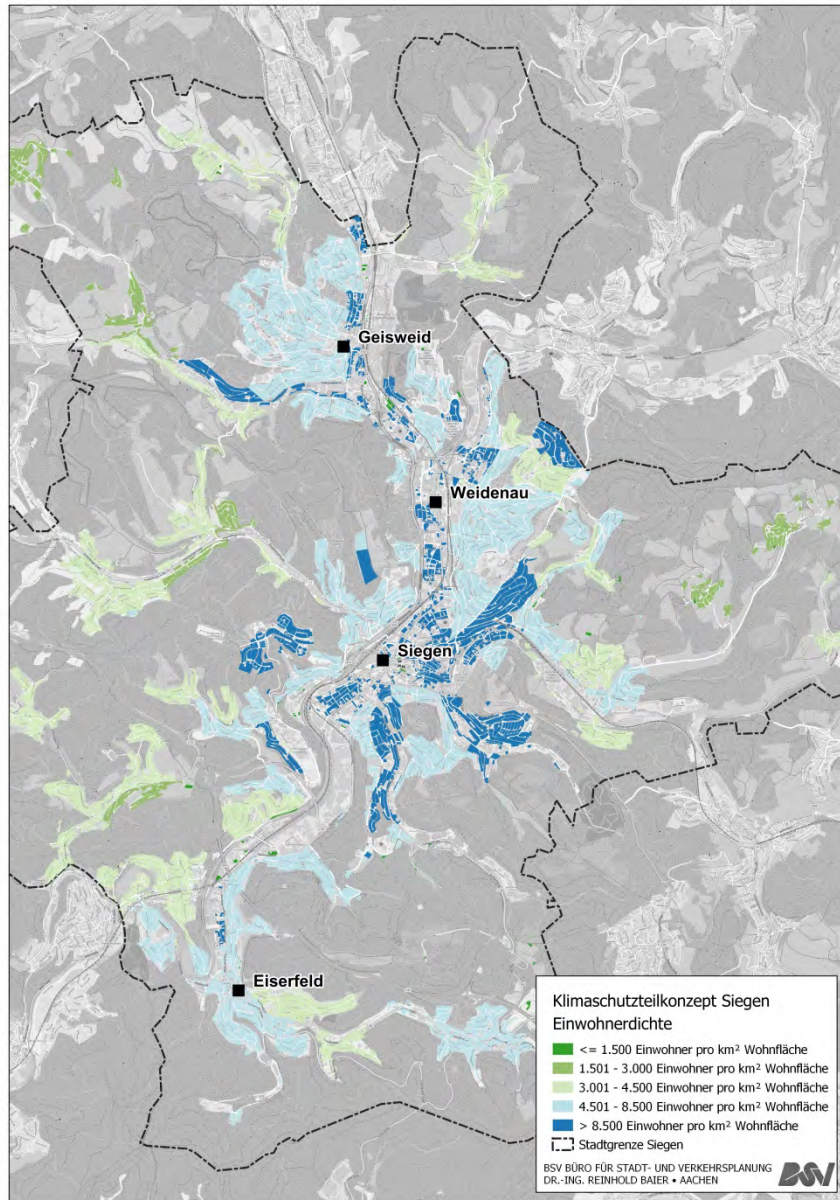


Bild 123: Einwohnerdichte in der Universitätsstadt Siegen

Aufgrund der Entwicklung des KEP-Sendungsvolumens in den vergangenen Jahren und der prognostizierten anhaltenden Steigerung ist auch mit einer Zunahme im Aufkommen der innerstädtischen KEP-Verkehre zu rechnen. Vor diesem Hintergrund, der positiven Erfahrungen der Firma Gieseler und der aufgezeigten Potenzialgebiete wird empfohlen, den Mikro-Depot-Ansatz im Stadtgebiet weiter auszubauen. Da die Stadtverwaltung nicht für die KEP-Dienstleistung zuständig ist, sind die vor Ort tätigen KEP-Dienstleister für die Umsetzung der Maßnahme zu gewinnen und einzubinden. Die Stadtverwaltung kann dazu erste Gespräche

initiierten und im Hinblick auf die Umsetzung innerstädtische Flächen oder Gebäude zur Verfügung stellen.

Analyse der Wirtschaftsverkehrsströme

Wie bereits in Kap. 3.1 und Kap. 3.2.2 aufgezeigt wurde, ist die Universitätsstadt Siegen ein bedeutender Wirtschaftsstandort, wobei sich die Gewerbestandorte oftmals in der zentralen Talachse entwickelt haben. Zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftsstandortes spielt die Erreichbarkeit eine zentrale Rolle. Sie wird im aufgestellten Vorbehaltsnetz berücksichtigt. Darüber hinaus werden sensible Bereiche durch verkehrsrechtlich angeordnete Lkw-Zufahrtsbeschränkungen vor zu hohen Lkw-Verkehrsbelastungen geschützt. (siehe Kap. 3.10.1)

Ein spezifisches Lkw-Führungskonzept wurde bisher für die Universitätsstadt Siegen nicht erarbeitet, kann aber u. U. durch die Steuerungsfunktion die Beeinträchtigungen durch den Wirtschaftsverkehr verträglicher im Stadtgebiet verteilen. Um die Notwendigkeit eines Lkw-Führungskonzeptes zu identifizieren, sind weitere Detailanalysen erforderlich, die Erkenntnisse zum Lkw-Durchgangsverkehr (Aufkommenshöhe, Betroffenheit) sowie zur allgemeinen Routenwahl des Lkw-Verkehrs liefern. Hierzu sind spezifische Verkehrserhebungen (kennzeichengestützte Kordonerhebung) und Befragung der Wirtschaftsbetriebe notwendig. Die Befragungen können jedoch zeitgleich zur Identifizierung der Potenziale des betrieblichen Mobilitätsmanagement genutzt werden.

Alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr

siehe hierzu Kap. 3.11.3

3.11 Alternative Antriebe

In Bezug auf die alternativen Antriebe spielen vor allem die batterieelektrische sowie die wasserstoffbasierte Antriebstechnik (Brennstoffzellentechnik) eine bedeutende Rolle, wobei die Bundesregierung hinsichtlich der Elektromobilität konkrete Ziele formuliert hat:

- 7-10 Mio. zugelassene Elektrofahrzeuge bis 2030 sowie
- 1 Mio. öffentlich-zugängliche Ladepunkte.

Auf Grundlage des heutigen Fahrzeugbestands und unter Beibehaltung der Pkw-Dichte würde dies für die Universitätsstadt Siegen bis zum Jahr 2030 folgendes bedeuten:

- 14.000 bis 20.000 Elektrofahrzeuge sowie
- 2.000 öffentlich-zugängliche Ladepunkte.

Zur Erreichung der Zielsetzung, aber auch zur Förderung der Brennstoffzellentechnik, sind sowohl auf Bundes- wie auch auf Landesebene finanzielle Anreize und Förderungen eingeführt worden wie

- Kaufprämie „Umweltbonus“ bis Ende 2025 (bis zu 6.000 € für Elektro- oder Brennstoffzellenautos, bis zu 4.500 € für Plug-In-Hybrid-Autos),
- Innovationsprämie bis Ende 2021 (bis zu 9.000 € für reine Elektroautos),

- Steueranreize für Elektroautos seit Anfang 2020 (Anschaffung und Nutzung von Elektro-Dienst- und Lieferfahrzeugen, steuerfreies Laden beim Arbeitgeber),
- Finanzielle Förderung für Ladeinfrastruktur (privat, Kundenparkplätze),
- Reform der Kfz-Steuer für Autos (Orientierung an CO₂-Ausstoß), die ab 2021 neu zugelassen werden (Elektroautos weiterhin steuerfrei) sowie
- Förderprogramm „Emissionsarme Mobilität“ über PROGRES.NRW.

Die Wirtschaftsförderung der Universitätsstadt Siegen hat 2017 auf Grundlage von vorherigen Analysen (im Rahmen des BMBF-Forschungsprojekt „REMONET“) einen Aktionsplan Elektromobilität aufgestellt, mit dem der Bestand an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben gefördert werden soll. Folgende Handlungsfelder greift der Aktionsplan auf:

- Ausbau der Normal- und Schnellladeinfrastruktur (Ladesäulen) im öffentlichen Bereich (100 Ladepunkte bis 2022) und im halb-öffentlichen Bereich,
- Beschaffung von 20 E-Fahrzeugen für die Kommunalverwaltung (Fuhrpark) mit batterieelektrischen Pkw und Brennstoffzellenfahrzeugen,
- Errichtung von Mobilitätsstationen an den Verwaltungsstandorten,
- Errichtung der ersten Wasserstofftankstelle in Südwestfalen für Brennstoffzellen-Pkw (700 bar) im Industriegebiet Oberes Leimbachtal,
- Durchführung von Modellvorhaben zur Systemintegration von Elektromobilität in kommunale Strukturentwicklung („emobilityhoch3 Oberes Leimbachtal“),
- Maßnahmen zur Förderung und Forschung im Bereich „Logistik- und Wirtschaftsverkehre der Zukunft“ (vgl. Kap. 3.10),
- Förderberatung Elektromobilität,
- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing.

3.11.1 Netzdefinition

Die nachfolgende Netzdefinition bezieht sich auf die derzeit im Stadtgebiet Siegen vorhandene Ladeinfrastruktur für batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge sowie die Tankstelleninfrastruktur für wasserstoffangetriebene Fahrzeuge.

Die Stadtverwaltung informiert über ihre städtische Internetseite über die bestehenden Fördermöglichkeiten für Ladeinfrastruktur (Bild 124, Kartendarstellung visualisiert nicht den aktuellsten Umsetzungsstand). Derzeit befinden sich im Stadtgebiet an 18 Standorten öffentlich zugängliche AC-Ladesäulen. Weitere neun Standorte für AC-Ladesäulen befinden sich in der Realisierung (Fertigstellung im zweiten oder dritten Quartal 2021) und weitere 15 Standorte für AC-Ladesäulen in der Planung (Fertigstellung im

vierten Quartal 2021). Bis Ende 2021 umfasst der Bestand dann in Summe 71 Ladepunkte verteilt auf 42 Standorte.

Im Juni 2019 öffnet die erste Wasserstofftankstelle in der Region Siegen (Bild 125), damals die 16. Station in NRW und 71. Station in Deutschland. Bis zum Jahreswechsel 2019/2020 sollten es bundesweit 100 Stationen sein.

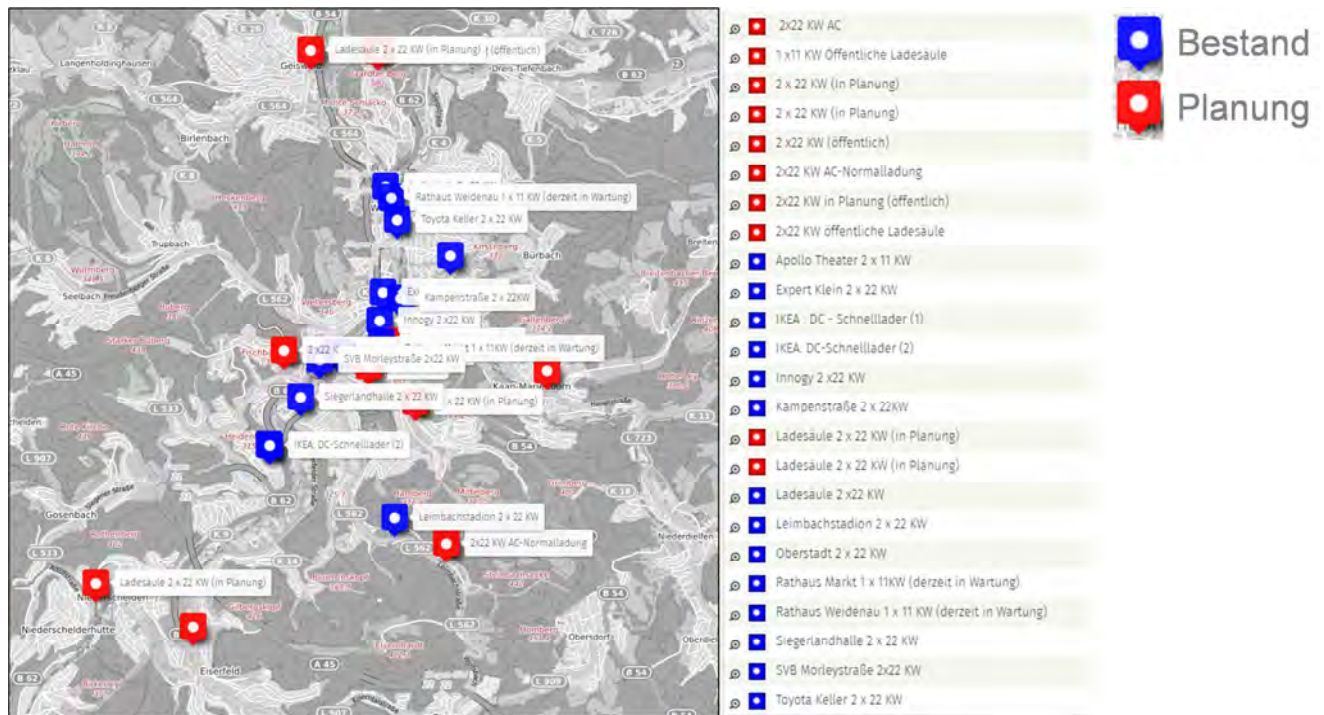


Bild 124: Ladepunkte in der Universitätsstadt Siegen, Stand 06/2019



Bild 125: Wasserstofftankstelle in Siegen, Oberes Leimbachtal (Quelle: www.siegen.de/wirtschaft/elektromobilitaet/wasserstoff/erste-wasserstoff-tankstelle-der-region-in-siegen-eroeffnet/)

3.11.2 Nutzungsanforderungen

In Bezug auf die alternativen Antriebe sind Anforderungen an die Fahrzeugtechnik und an die „Tank“-Infrastruktur zu unterscheiden.

Die Fahrzeugtechnik der alternativen Antriebe muss so ausgereift sein, dass mit einer „Tank“-Füllung eine ausreichende Reichweite ermöglicht wird. Hinsichtlich der „Tank“-Infrastruktur fordern die Nutzer schnelles Aufladen/Tanken, eine sichere Lade-/Tanktechnik sowie eine ausreichend dichte und öffentlich zugängliche „Tank“-Infrastruktur.

Während die Stadtverwaltung keinen Einfluss auf die Fahrzeugtechnik hat, kann sie bei der Erfüllung der Dichteanforderung bzgl. des Aufladens/Tankens unterstützen.

3.11.3 Detailbetrachtung zu alternativen Antrieben

Kommunaler Fuhrpark

Die Stadtverwaltung ist selbst nur für den eigenen kommunalen Fuhrpark zuständig, in dem sowohl Pkw als auch Nutzfahrzeuge vorhanden sind. Sie ist sich ihrer Vorbildfunktion bewusst und hat daher die Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf elektrische Antriebe mit als Handlungsfeld in den Aktionsplan Elektromobilität aufgenommen.

In Bezug auf die Pkw wurden in den vergangenen Jahren zum einen Ersatzbeschaffungen (Anschaffung von Elektrofahrzeugen als Ersatz für ältere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor) und zum anderen Neuanschaffungen zur Reduzierung der Dienstfahrten mit privatem Pkw durchgeführt. Letzteres wurde haushaltsneutral umgesetzt, d. h. die Kosten für Dienstfahrten mit privatem Pkw wurden den Beschaffungskosten gegengerechnet. Zum jetzigen Zeitpunkt verfügt die Stadtverwaltung über insgesamt 12 voll-elektrische Elektro-Pkw. Grundsätzlich wird in der Dienstanweisung auf die Nutzung der kommunalen Fahrzeugflotte hingewiesen. In Bezug auf die Fahrzeugbeschaffung (Neuanschaffung und Ersatzbeschaffung) müssen die Klimabeschlüsse des Rates berücksichtigt werden.

Die Umstellung der Flotte der Nutzfahrzeuge stellt nun die zweite Stufe der Umsetzung dar. Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit sollen hier nicht nur batterieelektrische Fahrzeuge, sondern auch wasserstoffbetriebene Fahrzeuge angeschafft werden. Ein kleines Elektronutzfahrzeug (E-Worker, Bild 126) ist bereits im Einsatz.



Bild 126: Alternativ angetriebene Fahrzeuge im kommunalen Fuhrpark der Universitätsstadt Siegen

Infrastruktur

In Bezug auf die batterieelektrische Ladeinfrastruktur sieht sich die Stadt nicht ausschließlich in der Unterstützerrolle (Förderberatung Elektromobilität), sondern auch in der Umsetzung. Die Stadt Siegen beantragt neben der Ladeinfrastruktur für die städtischen Liegenschaften auch Ladeinfrastruktur für zentrale Versorgungspunkte (Normal- und Schnellladung). Die Umsetzung und der Betrieb ist Aufgabe der Stadt. Hier lautet die eigene städtische Zielsetzung: 100 Ladepunkte bis 2022 im öffentlichen Bereich. Der weitere Ausbauplan bezieht sich dann auf die Stadtteil-/Quartiersebene.

Der wasserstoffbasierte Infrastrukturausbau wird im Netzwerk „H2 Südwestfalen“ (bisher „H2 Siegerland“) weiter geplant. Neben der bestehenden Tankstelle für Pkw (700 bar) im Siegener Gewerbegebiet „Obere Leimbach“ sind folgende Standorte geplant:

- Obere Leimbach: Ausbau der bestehenden Wasserstofftankstelle mit 350 bar und Kapazitätserhöhung für Nutzfahrzeuge, Müllsammler und Busse,
- Geisweid: Neubau einer Wasserstofftankstelle mit 700 bar/350 bar (Standortpartner Deutsche Edelstahlwerke GmbH),
- Kaan-Marienborn: Neubau einer Wasserstofftankstelle mit 700 bar/350 bar (Standortpartner Messer GmbH),
- Eiserfeld/Marienhütte: Neubau einer Wasserstofftankstelle mit 700 bar/350 bar (Standortpartner VWS, Utsch GmbH oder ESi Stadt Siegen).

Einsatz von Elektrofahrzeugen im Sharing-Bereich

Bereits in Kap. 3.6.3 wurde aufgezeigt, dass die Universitätsstadt Siegen dabei ist, ein öffentliches Fahrradverleihsystem unter Einbindung von Pedelects und E-Lastenpedelecs aufzubauen bzw. aufbauen zu lassen.

Darüber hinaus gibt es noch die Möglichkeit des Carsharings, in das auch Elektro-Pkw eingebunden werden können. In 2019 hat der Kreis Siegen-Wittgenstein in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn ein „Flinkster“-Angebot bestehend aus vier konventio-

nellen Pkw gegenüber dem Kreishaus als Pilotprojekt installiert. Die Kreisverwaltung hatte als Ankermieter für die Zeiten Mo-Fr 07:00-17:00 eine Dauerreservierung, um die Fahrzeuge als Dienstwagen nutzen zu können. Damit sollte langfristig der eigene Fuhrpark verkleinert werden können. Obwohl die Deutsche Bahn Potenziale sowohl bei den Kreisangestellten als auch in der Bevölkerung gesehen hat, blieb eine ausreichende Nutzung aus. Vor diesem Hintergrund wurde das Pilotprojekt nicht weiter fortgesetzt.

Aktuell lässt die Stadtverwaltung Siegen eine Standortanalyse für E-Carsharing an vier Standortvorschlägen durchführen. Auf Grundlage einer ersten Raumanalyse erfolgt nachfolgend eine erste Grobeinschätzung zu den vier Standortvorschlägen (Bild 127). Dabei wurde der übliche Planungsansatz „von innen nach außen“ berücksichtigt, da eine dichte Besiedlung ein hohes Kundenpotenzial und eine zentrale Lage eine gute Erreichbarkeit und Verknüpfung bedeuten.

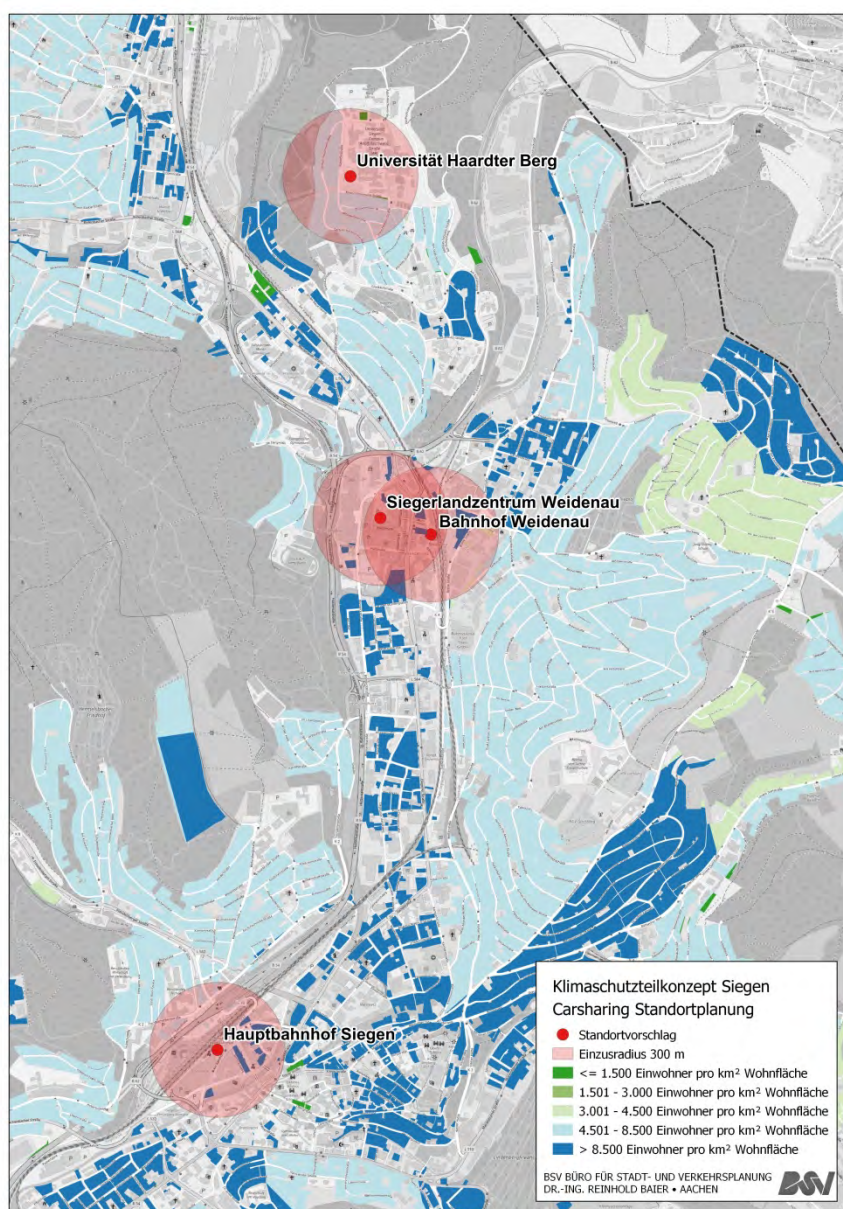


Bild 127: E-Carsharing-Standorte (Vorschläge der Stadtverwaltung) in der Universitätsstadt Siegen

Hauptbahnhof Siegen: Der Standort weist mit dem ZOB und dem Bahnhof eine gute ÖPNV-Erschließung auf und bietet damit eine gute Erreichbarkeit des Carsharing-Angebots auf. Im Einzugsradius (300 m) selbst befindet sich nicht die höchste Bevölkerungsdichte, jedoch viel Publikumsverkehr. Der Standortvorschlag steht aber im Zielkonflikt mit den Planungen, den ZOB für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu sperren (vgl. Kap. 3.7.1).

Bahnhof Weidenau: Analog zum Standort Hauptbahnhof Siegen weist der Standort Weidenau mit dem ZOB und dem Bahnhof eine gute Erreichbarkeit des Carsharing-Angebots auf. Aber auch hier befindet sich im Einzugsbereich nicht die höchste Bevölkerungsdichte. Zudem liegt auch der Standortvorschlag Siegerlandzentrum im Einzugsbereich, sodass sich die Nutzerfrage auf die beiden zusammenliegenden Standorte verteilen würde.

Siegerlandzentrum: Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof Weidenau ist auch hier eine gute Erreichbarkeit gegeben. Im Einzugsbereich befindet sich erneut nicht die höchste Bevölkerungsdichte. Jedoch ist mit einem hohen Aufkommen im Publikumsverkehr zu rechnen.

Universität Haardter Berg: Im Gegensatz zu den anderen Standorten weist dieser eine periphere Lage auf. Die Erreichbarkeit ist hier nicht so gut gegeben. Hier kann aber die Universität als Ankermieter fungieren, wobei darauf zu achten ist, dass die Fahrzeuge nicht wie bei dem Pilotprojekt des Kreises Siegen-Wittgenstein tagsüber dauerbelegt sind, sodass sie nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Für eine detaillierte Standortbewertung liegen etablierte Bewertungsindikatoren vor (Bild 128).

Bereich	Nr.	Indikator	Anbieter/ Nutzer	Gewichtung
Nutzungs- potenzial	1	Einwohnerdichte (EW/km ²) bezogen auf das Quartier. Datenstand 2013 bzw. Berechnung auf Basis der Wohneinheiten für Neubau-Quartiere.	A	6
	2	Altersstruktur: Anteil der 18- bis 65-Jährigen bezogen auf das Statistische Gebiet. Datenstand 2013 bzw. Modellrechnung anhand von "Zwillingsgebieten" bei Neubau-Quartieren.	A	3
	3	Beschäftigung: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) an allen 15- bis 65-Jährigen bezogen auf das Statistische Gebiet. Datenstand 2013 bzw. Modellrechnung anhand von "Zwillingsgebieten" bei Neubau-Quartieren.	A	5
	4	Einkommen: durchschnittliche Jahresbruttoeinkünfte je Steuerpflichtigen bezogen auf den Stadtteil. Datenstand 2007 bzw. Modellrechnung anhand von "Zwillingsgebieten" bei Neubau-Quartieren.	A	5
	5	Bildungsstand: Anteil der Schulabgänger mit (Fach-) Hochschulreife bezogen auf das Statistische Gebiet. Mittelwerte der Schuljahre 2010/11, 2011/12, 2012/13 bzw. Modellrechnung anhand von "Zwillingsgebieten" bei Neubau-Quartieren.	A	3
	6	Bandbreite der Eigentumsverhältnisse (Mischung des Wohnraumes im Quartier in Form von Eigentum, Baugemeinschaft, Miete, Genossenschaftlich, Gefördert).	A	3
	7	Nutzungsmischung (Anteil der Geschossfläche anderer "relevanter" Nutzungen (Wohn-Misch-, Gewerbe-, Büro-, Freizeit-, Bildungs-, Versorgungsgebäude) an der gesamten Geschossfläche des Quartiers.	A	6
	8	Nutzungsmischung im 500-m-Umkreis des Quartiers bezogen auf den Zentroid (geometrisches Zentrum).	A	4
Städtebaul. Struktur	9	Anteil der in Geschossbauweise bebauten Fläche an der gesamten Wohnungsbaufäche im Quartier, Kriterium: Gebäude mit 3 Geschossen und mehr.	A	3
	10	Grundflächenzahl (GRZ): Anteil der bebauten Fläche an Gesamtfläche des Quartiers (Nettobauland bzw. Fläche der Baublöcke)	A	3
	11	Geschossflächenzahl (GFZ): Verhältnis der Geschossfläche aller Vollgeschosse zur Gesamtfläche des Quartiers (Nettobauland bzw. Fläche der Baublöcke)	A	3
	12	GFZ im 500-m-Umkreis des Quartiers bezogen auf den Zentroid (geometrisches Zentrum).	A	3
	13	Stellplatzschlüssel: Anzahl der (geplanten) privaten Stellplätze je Wohneinheit bezogen auf das Quartier	A	3
Multi- modalität	14	Nahversorgung: Anzahl der Versorgungseinrichtungen im Umkreis von 750m (Supermarkt bzw. Lebensmittelmarkt, Bäckerei, Drogeriemarkt, Apotheke, Bank)	N	7
	15	PKW-Besitz pro 1.000 Einwohner bezogen auf das Statistische Gebiet. Datenstand 2013 bzw. bzw. Modellrechnung anhand von "Zwillingsgebieten" bei Neubau-Quartieren.	N	6
	16	Parkdruck: Verhältnis gemeldeter PKW (privat und gewerblich) zur Anzahl der Stellplätze bezogen auf das Statistische Gebiet. Datenstand 2013 bzw. Berechnung auf Basis der Wohneinheiten für Neubau-Quartiere.	N	7
	17	Bedienungsqualität S- und U-Bahn: Entfernung zur Haltestelle (Quartier schneidet den Einzugsbereich (400 bis 1.000-m-Radius entsprechend HVV-Angebotsbereich) mindestens einer Haltestelle), Anzahl der erreichbaren Linien, Anzahl der erreichbaren Abfahrten	N	7
	18	Bedienungsqualität Bus: Entfernung zur Haltestelle (Quartier schneidet den Einzugsbereich (300 bis 600-m-Radius entsprechend HVV-Angebotsbereich) mindestens einer Haltestelle), Anzahl der erreichbaren Linien, Anzahl der erreichbaren Abfahrten	N	7
	19	Verfügbarkeit von Carsharing: Quartier liegt im Geschäftsgebiet von Car2Go und/oder drivenow bzw. schneidet den Einzugsbereich (500m-Radius) eines stationsgebundenen Carsharing-Angebots	N	6
				40%
Ener- gie	20	Herstellung außergewöhnlicher Leistungen im Bereich der Energieeffizienz der Quartiersgebäude (Unterschreitung des nach §§ 3 und 4 EnEV 2014 zulässigen Gesamt-Primärenergiebedarfs)	N	4
	21	Berücksichtigung energieautarker Konzepte nach § 5 EnEV 2014 (Anteil der Gebäude, die Strom aus erneuerbaren Energien erzeugen)	N	6
				10%

Bild 128: Bewertungsindikatoren zur Standortfinden von E-Carsharing (Quelle: Elektromobilitätsentwicklung auf städtischer Mesoebene: Eignungsfeststellung konkreter E-Carsharing-Standorte mittels Präqualifizierungsverfahren, Hafencity Universität Hamburg)

Die Ergebnisse der externen Standortanalyse lagen zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Projektberichts nicht vor und bleiben daher für eine finale Entscheidung abzuwarten. Grundsätzlich werden aber Potenziale für E-Carsharing in der Universitätsstadt Siegen gesehen, da es auch im Beteiligungsprozess als Wunsch geäußert wurde, um die Mobilitätsmöglichkeiten zu erweitern. Zudem haben die bisherigen Erfahrungen mit Carsharing aus anderen Kommunen sowie aus der Forschung gezeigt, dass Carsharing einen Beitrag zur Verkehrs- und Umweltentlastung leisten kann. Die Nutzer zeigen infolge der bewussteren Pkw-Nutzung eine Änderung des Mobilitätsdenkens/-verhaltens auf, wodurch ein Carsharing-Angebot als Stärkung des Umweltverbunds gewertet werden kann. Einige Nutzer entscheiden sich sogar dazu, den (Zweit-)Pkw abzuschaffen. Im Durchschnitt ersetzt demnach 1 Carsharing-

Fahrzeug rund 4 bis 8 Privat-Pkw. Dadurch reduziert sich auch der Flächenbedarf zum Parken. Im Durchschnitt gibt 1 Carsharing-Fahrzeug ca. 40-80 m² öffentlichen Straßenraum bzw. 80-160 m² Fläche in Parkgaragen oder auf privaten Flächen frei. Schlussendlich kann auch eine Reduzierung der CO₂-Belastungen infolge eines Carsharing-Angebots erwartet werden, zum einen durch das veränderte Mobilitätsverhalten der Nutzer, aber auch durch den Einsatz moderner Fahrzeuge.

Neben Pkw und Fahrrädern werden seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) im Juni 2019 auch Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange (ohne Sitz) – im allgemeinen Sprachgebrauch als „E-Scooter“ bezeichnet und im weiteren auch als Begriff verwendet (Bild 129) – als Sharing-Fahrzeuge in Innenstädten angeboten. Es handelt sich hierbei bisher um sogenannte „free-floating“-Systeme (keine fest installierten Stationen, Abstellung innerhalb eines festgelegten Gebiets). Probleme ergeben sich infolge des wahrlosen Abstellens der Fahrzeuge im Seitenraum, da hier oftmals die Gehwege oder aber auch die Bushaltestellen blockiert werden. Erste Evaluationen haben aufgezeigt, dass die Nutzung vor allem mit dem Umweltverbund konkurriert und hier insbesondere mit dem zu Fuß gehen. Vor diesem Hintergrund wird kein Beitrag zur Verkehrs- und Umweltentlastung erwartet. Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der kleinen E-Motoren ist davon auszugehen, dass ein Einsatz auf der Talachse grundsätzlich möglich wäre, aber die Siegener Berge die Kleinstfahrzeuge „in die Knie“ zwingen würde. Vor diesem Hintergrund werden für die „E-Scooter“ im Stadtgebiet keine Potenziale gesehen. Grundsätzlich können sich die Kommunen aber gegen eine Einführung nicht wehren, da es sich um öffentlichen Raum handelt.



Bild 129: Elektrokleinstfahrzeug mit Lenk- oder Haltestange (ohne Sitz) – bekannt als „E-Scooter“

Die Nutzung von „E-Scootern“ wird im Rahmen des Projektes „Uni (kommt) in die Stadt“ überlegt. Hier sollen die „E-Scooter“ als Mobilitätsoption zwischen den Parkieranlagen und den neuen

Universitätsstandorten angeboten werden. Auch im Zusammenhang mit dem Industrie- und Gewerbepark Oberes Leimbachtal/Martinshardt wird die Nutzung von „E-Scootern“ als Potenzial zur Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV gesehen (Mobilitätsoption zwischen den Betrieben und der Bushaltestelle, siehe Kap. 3.12.3).

Die derzeit agierenden öffentlichen Anbieter von „E-Scootern“ (u. a. Tier, Voi und Lime) haben im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit ein Interesse daran, die „E-Scooter“ – analog zum Carsharing-Ansatz – in dicht besiedelten zentralen Stadtbereichen einzusetzen. Hier sind hohe Nutzerzahlen sowie eine gute Anbindung zum ÖPNV zu erwarten. Diese Randbedingung ist für die Universitätsstandorte erfüllt, jedoch nicht für den Industrie- und Gewerbepark Oberes Leimbachtal/Martinshardt. Vor diesem Hintergrund wird das Interesse der „E-Scooter“-Anbieter für den Standort Oberes Leimbachtal geringer ausfallen.

Grundsätzlich ist zu empfehlen, mit den interessierten Anbietern sowohl das Nutzungsgebiet als auch die Regeln für den Betrieb sowie die Abwicklung einvernehmlich abzustimmen, damit es im Betrieb selbst zu keinen Problemen kommt. Dies würde nur zu einer Unzufriedenheit der Kunden führen und damit die Akzeptanz des ergänzenden Mobilitätsangebots mindern.

Einsatz im ÖPNV

Auch im straßengebundenen Linienbusverkehr können alternative Antriebe eingesetzt werden, wobei der Kreis Siegen-Wittgenstein als Aufgabenträger bzw. der ZWS, der die Planung, Organisation und Ausgestaltung als Servicefunktion vom Kreis übertragen bekommen hat, keinen direkten Einfluss auf die eingesetzte Fahrzeugtechnik hat. Er unterstützt aber die im Verbandsgebiet tätigen Busunternehmen bei der Modernisierung des Fuhrparks durch eine Förderung. Die Fahrzeugqualität hat sich durch Investitionen der VWS in den vergangenen Jahren auch schon verbessert. Durch Neuanschaffungen wurde das durchschnittliche Fahrzeugalter gesenkt und die Umweltfreundlichkeit verbessert. Seit 2020 sind drei Hybridbusse im Einsatz. Größere Potenziale werden aber bei Elektro- und Wasserstoffbussen gesehen.

Während der Einsatz von Elektrobussen aufgrund der beschränkteren Reichweiten konzeptionell analysiert werden muss, ist der Einsatz von Wasserstoffbussen bei ausreichender Ladeinfrastruktur unkritisch. Vor dem Hintergrund der Aktivitäten zum Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur sieht daher auch die Wirtschaftsförderung Potenziale für den Einsatz von Wasserstoffbussen.

Auch der ZWS hat bereits Erfahrungen mit Elektrobussen gesammelt. Im Projekt „Südwestfalen Autonom & Mobil“ (SAM) wurde der Einsatz eines voll automatisierten Elektrokleinbusses getestet. Automatisierte Elektrokleinbusse könnten u. a. ein möglicher Ansatz für ländliche Regionen sein, um die wenigen ÖPNV-Kunden bei Bedarf zu zentral gelegeneren Verknüpfungshaltestellen zu bringen. Die Testphasen in Drolshagen und Lennestadt sind abgeschlossen. Es wird angeregt, dass die Universitätsstadt Siegen hierzu nochmals mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein und dem ZWS das Gespräch sucht, um die Einsatzmöglichkeiten von alternativen Antrieben im Linienbusverkehr der Stadt Siegen zu diskutieren.

3.12 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement meint eine zielorientierte und zielgruppen-spezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen unter Einbeziehung aller relevanten Akteure. Das Mobilitätsmanagement zählt damit zu den „weiche“ Maßnahmen und setzt sich aus drei Handlungsfeldern zusammen (Bild 130):

- kommunales Mobilitätsmanagement (siehe Kap. 8),
- betriebliches Mobilitätsmanagement und
- Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen, Fahrtzwecke und Standorte.

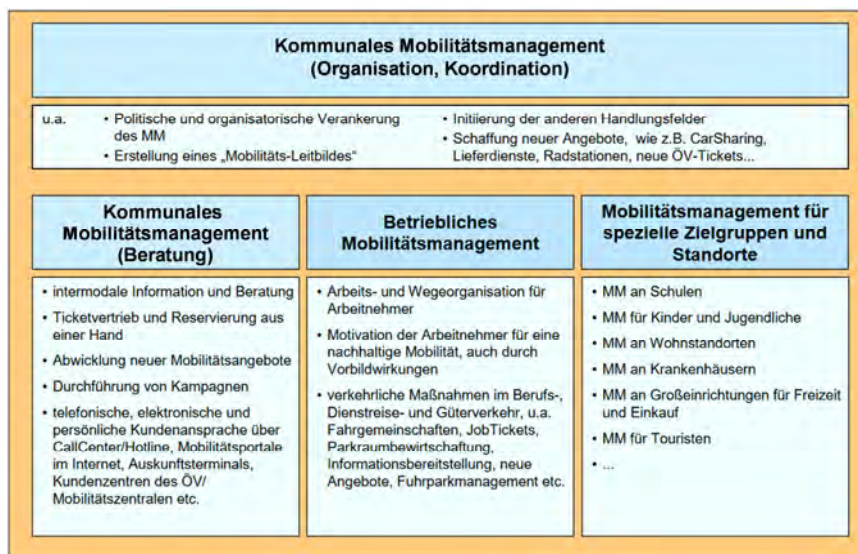


Bild 130: Bausteine des Mobilitätsmanagements (Abbildung in Anlehnung an Mobilitätsmanagement-Handbuch 2003)

Bild 130 gibt die Inhalte der „Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement“ (EAM 2018) wieder.

Das **kommunale Mobilitätsmanagement** meint auf der einen Seite die Strategieentwicklung für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung und auf der anderen Seite die thematische Verankerung in der Verwaltungsstruktur. Die Strategieentwicklung erfolgt mit Erarbeitung dieses Klimaschutzteilkonzept Mobilität für die Universitätsstadt Siegen. Die thematische Verankerung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Verwaltungsstruktur wird in einem eigenen Kapitel beleuchtet (siehe Kap. 8 „Verstetigungsstrategie“).

Betriebliches Mobilitätsmanagement soll betriebliche Veränderungsprozesse für eine nachhaltige Abwicklung der Betriebsverkehre – sowohl die der Belegschaft als auch die der Kunden und der Waren – anstoßen. Da ein Betrieb auch einen Standort hat, kann das betriebliche Mobilitätsmanagement in gewisser Weise auch dem standortbezogenen Mobilitätsmanagement zugeordnet werden. Auch die Stadtverwaltung selbst bildet einen Betrieb. Aufgrund ihrer öffentlichen Funktion hat sie, aber auch andere öffentliche Betriebe, eine Vorbildfunktion und sollte daher bzgl. der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement vorangehen.

Der Ansatz des **zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement** fokussiert sich auf die Mobilität einzelner Personengruppen (z. B. Kinder, ältere oder aber mobilitätseingeschränkte Personen), Fahrtzwecke (z. B. Schul-, Arbeitswege) und Standorte (z. B. ländlicher Raum, Schule). Die Aufzählung verdeutlicht, dass eine detaillierte inhaltliche Abgrenzung des betrieblichen und zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements nicht immer möglich ist.

3.12.1 „Netzdefinition“

Der Aufbau und die Durchführung von Mobilitätsmanagement erfordert kein eigenes Netz, benötigt aber qualitativ gute Netze für den Umweltverbund, da dieser eine Grundvoraussetzung für die Änderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des Umweltverbunds darstellt. Die (Untersuchungs-)Netze zum Fuß- und Radverkehr sowie zum ÖPNV sind in den vorangegangenen Kapiteln beleuchtet worden.

Der Aufbau und die Durchführung von Mobilitätsmanagement erfordert darüber hinaus auch eine Zusammenarbeit der relevanten Akteure, d. h. eine entsprechende Netzwerkarbeit. Auch dies wird im Rahmen der Verstetigungsstrategie beleuchtet (siehe Kap. 8).

3.12.2 Nutzungsanforderungen

Im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement lassen sich keine unterschiedlichen Sichtweisen oder Zuständigkeiten, sondern lediglich übergeordnete Nutzeransprüche formulieren:

- gute Angebote des Umweltverbunds (u. a. Netze) als Grundlage,
- Information über alternative Mobilitätsangebote,
- Kommunikation der städtischen Aktivitäten zur Förderung des Umweltverbunds,
- Motivation durch Anreizsysteme (u. a. Ausprobieren, Wettbewerb, Erlebnisfaktor) sowie
- Koordination der Aktivitäten und Serviceangebote (u. a. zentrale Informationsstelle, Wissensaustausch, Kooperationen).

3.12.3 Detailbetrachtung zum Mobilitätsmanagement

Die Analyse zum kommunalen Mobilitätsmanagement erfolgt in einem separaten Kapitel (siehe Kap. 8 „Verstetigungsstrategie“). Hier erfolgt ausschließlich die Detailanalyse zum betrieblichen und zum zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Stadtverwaltung Siegen als öffentlicher Betrieb umfasst derzeit rund 1.400 Mitarbeitende (Stand 2019), die sich auf drei Hauptstandorte (Rathäuser Siegen, Weidenau und Geisweid) und verschiedene Nebenstandorte verteilen. Die Stadtverwaltung ist sich ihrer Vorbildfunktion bzgl. der Durchführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements bewusst.

In Bezug auf die **Mitarbeitermobilität auf Arbeits- und Dienstwegen** sind folgende Maßnahmen eingeführt:

- Bikeleasing-Angebot (seit 2019): Der Mitarbeitende bekommt von seinem Arbeitgeber ein Leasing-Dienstrad zur Verfügung gestellt, für das dieser einen Teil seines Bruttogehalts wandelt. Für die private Nutzung entsteht dem Mitarbeitenden ein geldwerter Vorteil, der zu versteuern ist (analog zu einem Dienstwagen).
- Zertifizierung als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ (seit 2020): Die Zertifizierung ist ein EU-weites Gütesiegel und wird in Deutschland exklusiv vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) vergeben. Vorteile für den Arbeitgeber sind Imagegewinn und Budgeteinsparungen (Fahrradabstellanlagen kosten weniger als ein Pkw-Stellplatz), für den Arbeitnehmer ein attraktives Angebot rund um die Fahrradnutzung und durch die Fahrradnutzung auch eine Gesundheitsförderung. Die THG-Einsparungen wiederum sind vorteilhaft für die allgemeine Gesellschaft.
- Nutzungshinweise zum städtischen Fuhrpark (seit 2005): In den Dienstanweisungen sind Nutzungshinweise zum städtischen Fuhrpark integriert. Nach Möglichkeit sollen die in den Rathäusern vorhandenen Diensträder genutzt werden. Für weitere Fahrten sind stets die ÖPNV-Verbindungen zu prüfen und nach Möglichkeit zu nutzen. Ist dies nicht möglich, soll auf die Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks zurückgegriffen werden und der Nutzung des privaten Pkw vorzuziehen.

Zum betrieblichen Mobilitätsmanagement gehört auch das **Fuhrparkmanagement**. In den vergangenen Jahren wurden Elektrofahrzeuge als Ersatz für ältere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor getätigt, wobei die Klimabeschlüsse des Rates stets bei den Neuanschaffungen und Ersatzbeschaffungen berücksichtigt werden müssen. In der zweiten Stufe der Fuhrparkumstellung werden konventionelle Nutzfahrzeuge durch batterieelektrische und wasserstoffangetriebene Fahrzeuge ersetzt. (vgl. Kap. 3.11.3).

In Bezug auf die **Kunden- und Besucherverkehre** sind ÖPNV-Anreiseinformationen auf der städtischen Internetseite eingestellt.

Als Initiatorin und Netzwerkerin zählt die Wirtschaftsförderung der Stadt Siegen zu ihren Aufgaben, *„den ortsansässigen Betrieben und allen an einem Standort in der Stadt Siegen interessierten Unternehmen in jeder Phase der Prüfung, Vorbereitung und Durchführung von Projekten zur Seite zu stehen.“* (www.siegen.de/wirtschaft/wirtschaftsfoerderung/)

Das neue Gewerbegebiet „Martinshardt II“ im Leimbachtal soll in den nächsten Jahren zu einem nachhaltigen und klimafreundlichen Vorzeigeprojekt entwickelt werden. In diesem Zusammenhang wurde für den Industrie- und Gewerbepark Oberes Leimbachtal/Martinshardt ein Klimaschutzteilkonzept als gemeinsames Projekt von Kreis und Stadt und ortsansässigen Unternehmen erarbeitet, in dem auch das Themenfeld Mobilität mit beleuchtet wurde. Von den insgesamt 16 Handlungsempfehlungen haben 10 Empfehlungen Bezug zum betrieblichen Mobilitätsmanagement:

Allgemein:

- Workshop für Mobilitätsmanagement: Wissensvermittlung zu nachhaltigen Mobilitätsalternativen und Vernetzung der Unternehmenschaft für überbetriebliche Aktivitäten

Mitarbeitermobilität:

- Jobticket: gemeinsame Bestellung von Jobtickets durch mehrere Unternehmen zur Verbesserung der Verfügbarkeit von ÖPNV Zeitkarten für Beschäftigte,
- Fahrradleasing über den Arbeitgeber: Erhöhung der Besitzquote von Pedelecs unter den Beschäftigten, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen,
- Fahrgemeinschaften: Erhöhung des Besetzungsgrads bei Beschäftigtenfahrten mit dem Pkw,

Mitarbeitermobilität sowie Kunden- und Besucherverkehre:

- ÖPNV-Anschluss: Schaffung eines bedarfsgerechten ÖPNV-Angebotes zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV,
- Test autonom fahrendes Shuttle von Bushaltestelle zu Unternehmen: Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV zwischen Betrieben und Bushaltstelle durch den On-Demand Testbetrieb eines autonom fahrenden und elektrisch betriebenen Shuttles,
- „E-Scooter“: Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV durch den Einsatz von elektrischen Tretrollern zwischen Betrieben und Bushaltstelle

Zuliefererverkehre:

- Lastenräder: Verlagerung des leichten Wirtschaftsverkehrs auf umweltfreundliche Lastenräder mit Elektroantrieb

Fuhrparkmanagement:

- Wasserstofffahrzeuge: gemeinsame Beschaffung von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen,
- Rahmenvertrag zum Carsharing mit alternativen Antrieben: Optimierung des betrieblichen Fuhrparkmanagements durch Ergänzung mit Carsharing zur Effizienzsteigerung,

Dieser große Anteil am Maßnahmenkonzept spiegelt die hohe Bedeutung wieder.

Auf Grundlage der eigenen Erfahrungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, aber auch den Erfahrungen zum Industrie- und Gewerbepark Oberes Leimbachtal/Martinshardt wird vorgeschlagen, den Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements in anderen Betrieben aktiv anzugehen. Hierzu sollte zunächst eine Analyse der lokal ansässigen Betriebe hinsichtlich ihrer Eignung für die Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement auf Grundlage einer Betriebsbefragung (z. B. Betriebsgröße, Arbeitszeitmodelle, Aufkommen Kunden- und Lieferverkehre, ÖPNV-Anschluss) durchgeführt werden. Auf Grundlage der Analyseergebnisse kann dann eine gestufte aktive Erstansprache mit anschließender Beratung erfolgen.

In Bezug auf das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Siegen ist die Erstellung einer Mobilitätsbroschüre

„Wege zur Arbeit“ denkbar, die neue Mitarbeitende bei der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg unterstützt. Aufgrund des beruflichen „Neustarts“ befinden sich diese Personen in der Regel in einer Umbruchsituation und müssen sich in Bezug auf den Arbeitsweg neu orientieren.

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Wie bereits in der Kapiteleinleitung dargestellt wurde, lassen sich die Aktivitäten zum zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement nach unterschiedlichen Ansätzen untergliedern.

Ländlicher Raum:

Hier steht eine bezahlbare Mobilität auch ohne Auto im Vordergrund. Dazu müssen die entsprechenden Rahmenbedingungen für den Umweltverbund geschaffen, die vorhandenen Mobilitätsangebote bekannt gemacht und ggf. auch bürgerschaftliche Angebote gefördert werden.

Im Kreisgebiet Siegen-Wittgenstein gibt es mehrere ehrenamtlich organisierte Bürgerbusangebote, aber keins im Stadtgebiet Siegen. Der ZWS erprobt in Lennestadt das Ride-Sharing-Projekt „Bürger fahren Bürger Mobilenn“ und hat den Einsatz eines automatisierten Elektrokleinbus (Südwestfalen Autonom & Mobil, SAM) in Drolshagen und Lennestadt als Pilotprojekte getestet.

Die Stadt Siegen weist zwar Bereiche mit einer geringeren Einwohnerdichte auf, aber auch gesamtstädtisch betrachtet mit dem vorhandenen Bus- und Bahnangebot ein gutes ÖPNV-Angebot auf. Damit ist ein direkter Vergleich mit den Problemen in ländlichen Räumen nicht gegeben. Dennoch gibt es Bereiche im Stadtgebiet, in denen das ÖPNV-Angebot eine deutlich geringere Qualität hat als im Stadtzentrum. Auf Grundlage der Bewertungsergebnisse zur Nahverkehrsplanung sind hier gemeinsam mit dem Aufgabenträger Optimierungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Die Erfahrungen des ZWS aus den durchgeführten Pilotprojekten können hier eine gute Grundlage darstellen.

Neubürger:

Hier steht die Beeinflussung der Schaffung von neuen Mobilitätsmustern zugunsten des Umweltverbunds im Vordergrund. Dazu müssen die Neubürger frühzeitig über die Angebote des Umweltverbunds informiert werden. Im Idealfall erhalten sie über attraktive Schnupperangebote die Möglichkeiten Erfahrungen zu sammeln.

In der Universitätsstadt Siegen gibt es zwar eine Neubürgerbroschüre mit Informationen rund um die Stadt, Informationen zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten sind aber nicht eingebunden. Es wird vorgeschlagen diese mit in die Broschüre aufzunehmen, zumal dann, wenn zukünftig neben dem ÖPNV auch ein attraktives Radverkehrsnetz sowie Sharing-Angebote vorhanden sind.

Schulen und Kinder:

Hier steht die eigene und möglichst nachhaltige Mobilität der Kinder und Jugendlichen im Vordergrund. Dazu müssen die Rahmenbedingungen für den Umweltverbund geschaffen sowie rund um das Thema Mobilität informiert, aufgeklärt, motiviert und geübt werden.

An vier Grundschulen wurden Hol-/Bringzonen mit Begleitaktionen unter Einbindung der Schulkinder eingerichtet. Die zugehörige Aufklärungs- und Motivationsarbeit wurde von Polizei und Lehrpersonal durchgeführt. Es ist geplant, Hol-/Bringzonen an all jenen Grundschulen einzurichten, die darin Bedarf und Potenzial sehen. Die Umsetzung erfolgt Schritt für Schritt.

Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen:

Hier steht die Aufrechterhaltung der Mobilität durch barrierefreie und leicht zugängliche Mobilitätsangebote im Vordergrund. Neben den erforderlichen Rahmenbedingungen für den Umweltverbund können Übungen die Aufrechterhaltung der Mobilität fördern.

Neben der Barrierefreiheit spielt für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen ausreichend Ruhe-/Erholungspunkte in Form von Sitzmöglichkeiten eine große Rolle zur Aufrechterhaltung der eigenen Mobilität. Ein fehlendes ausreichendes Angebot wurde auch im Rahmen des Beteiligungsprozesses als Kritik geäußert. Hier wird empfohlen auf Ebene der Stadt-/Ortsteile eine entsprechende Erfassung durchzuführen, um dann gezielt unter Berücksichtigung der relevanten Zielpunkte das Angebot auszuweiten. Dies kann auch im Rahmen der Durchführung eines sogenannten Fußverkehrs-Checks erfolgen, einem inzwischen etablierten Planungsprozess bei dem die Bevölkerung aktiv mit eingebunden wird (u. a. gemeinsame Begehungen zur Begutachtung der Bestandssituationen).

Die Stadtverwaltung ist selbst für die Durchführung der Schulungen/Übungen nicht zuständig. Sie könnte aber entsprechend Informationen zu vorhandenen Angeboten des ZWS, der städtischen Kliniken oder anderen Akteuren auf der städtischen Internetseite aufführen.

3.13 Klimabilanz

Um die Wirkungen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität darstellen zu können, werden sogenannte Klimabilanzen erstellt, die den Endenergieverbrauch und die Treibhausgasemissionen differenziert für spezifische Sektoren – u. a. auch für den Verkehrssektor – berechnet.

Als Akteure des Klimaschutzes unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen seine Kommunen durch eine kostenlose Bereitstellung eines Bilanzierungstools. Seit Februar 2020 ist dies das internet-basierte Bilanzierungstool Klimaschutz-Planer, das von den drei Projektpartnern Klima-Bündnis e. V., ifeu – Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg und Institut dezentrale Energietechnologien (IdE) mit einer Förderung vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) entwickelt wurde. Durch die Bereitstellung des Bilanzierungstools wird eine einheitliche Vorgehensweise bei der Bilanzierung (Bilanzierungs-Systematik Kommunal – kurz BSKO) sichergestellt, sodass die Bilanzierungsergebnisse der Kommunen untereinander vergleichbar sind.

Für den Verkehrssektor sieht der BSKO-Standard *„ein endenergiebasiertes Territorialprinzip vor, d. h. die Bilanzierung umfasst die Emissionen des motorisierten Verkehrs innerhalb der Gemeindegrenzen.“* (ifeu 2017, S. 1). Die Verkehrsaktivität wird dabei über die verkehrsmittelspezifische Fahrleistung erfasst.

Im Klimaschutz-Planer sind gemeindefein aufbereitete Verkehrsdaten als Bilanzierungsgrundlage hinterlegt, die von den kommunalen Nutzern durch eigene gemeindespezifische Verkehrsdaten ersetzt werden können. Auf Grundlage der im Klimaschutz-Planer für die Stadt Siegen hinterlegten Daten ergibt sich für den Verkehrssektor für das Bilanzierungsjahr 2018 ein Endenergiebedarf in Höhe von 765.807 MWh und darauf aufbauend THG-Emissionen in Höhe von 242.022 t_{CO2äq}. Die Differenzierung nach den Energieträgern zeigt die untergeordnete Bedeutung der alternativen „Kraftstoffe“ auf. Benzin und Diesel dominieren. (Bild 131)

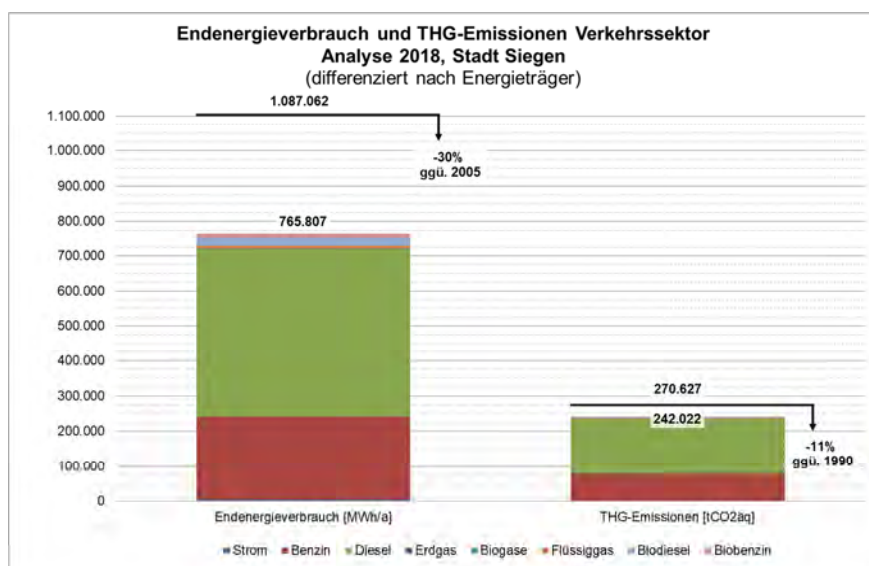


Bild 131: Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Siegen für die Analyse (2018)

Hinsichtlich des Endenergieverbrauchs des Verkehrssektors setzt sich die Bundesregierung eine Reduzierung von -40 % bis 2050 ggü. 2005 zum Ziel. Bei einer linearen Interpolation bedeutet dies für das Zieljahr 2030 eine Reduzierung von -22 % ggü. 2005. Die Stadt Siegen liegt derzeit (Bilanzjahr 2018) bei einer Reduzierung von -30 % gegenüber 2005 und erfüllt damit bereits die Zielsetzung für das Jahr 2030.

In Bezug auf die THG-Emissionen des Verkehrssektors setzt sich die Bundesregierung eine Reduzierung von -40-42 % bis 2030 ggü. 1990 und die Landesregierung eine Reduzierung von -31 % bis 2030 ggü. 1990. Die Stadt Siegen liegt derzeit (Bilanzjahr 2018) bei einer Reduzierung von -11 % gegenüber 1990 und hat damit die Zielsetzung für das Jahr 2030 noch nicht erreicht.

3.14 Zusammenfassung

3.14.1 Stärken und Schwächen

Aus der Bestandsanalyse wurden die nachfolgenden verkehrsmittelspezifischen Stärken und Schwächen in Abstimmung mit der Verwaltung und dem projektbegleitenden Arbeitskreis herausgestellt.

Fußverkehr

- + Nahversorgung in allen größeren Stadtteilzentren vorhanden
- + Fußgängerzonen und weitere Aufenthaltsbereiche ohne Kfz-Verkehr
- + Neu gestaltete Straßenräume berücksichtigen die Erfüllung der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen
- + Stadt passt Schaltungen der Lichtsignalanlagen („Ampeln“) an verschiedenen Stellen immer wieder zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs an
- Verfügbare Seitenraumflächen sind beschränkt und erfüllen oftmals nicht die heutigen Mindest- bzw. Regelmaße (Problem: gewachsene Verkehrsinfrastruktur mit unterschiedlichen Planungsstandards)
- Punktuell fehlen einem Teil der Bürger Querungshilfen
- Schaltungen der Lichtsignalanlagen („Ampeln“) wird punktuell von Fußgängern bemängelt

Radverkehr

- + Radverkehrspotenzial bei Pendlerverflechtungen auf Grundlage der Entfernungen gering (keine bedeutenden Verflechtungen von max. 10 km), aber innerhalb der Stadt Siegen groß (Entfernung zur Kernstadt max. 10 km, ein Stadtteil weiter entfernt)
- + Kommunales Radverkehrsnetz ist definiert (Vorrangroute, Haupt-, Grundnetz)
- + Fahrradstadtplan mit Informationen zur Radverkehrsführung und zur Kfz-Verkehrsbelastung liegt vor, Aktualisierung ist wünschenswert
- + Überdurchschnittlicher Ausstattungsgrad an E-Bikes/Pedelecs (13 % der Siegener Haushalte verfügen über mindestens ein E-Bike/Pedelec)
- + Im Bereich der Talachse verläuft Vorrangroute mit moderaten Steigungen abseits des Kfz-Verkehrs (Alternative zur Führung im Hauptverkehrsstraßennetz)
- + Bzgl. Beleuchtung der Vorrangroute wird bereits nachgearbeitet
- + Fahrradboxen an insg. 6 Standorten (Bike & Ride) vorhanden
- + Stadt passt Schaltungen der Lichtsignalanlagen („Ampeln“) an verschiedenen Stellen immer wieder zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs an
- Radverkehrsanteil (4 %) heute noch ohne Bedeutung
- Siegener Stadtteile liegen im Gegensatz zur Kernstadt nicht alle in der Talachse, dadurch sind die Verbindungen zur Kernstadt mit Steigungen behaftet (Topographie verliert aber mit Zunahme an E-Bikes/Pedelecs an Bedeutung)
- Führung des Radverkehrs überwiegend im Mischverkehr (Teil der Bürger fühlt sich unsicher)

- Vorrangroute wird in Stoßzeiten (besonders in den warmen Jahreszeiten) von Fußgängern und Radfahrern benutzt (gegenseitige Beeinträchtigung)
- Fehlende Aufstellflächen an durch Lichtsignalanlagen gesteuerten Knotenpunkten
- Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und Radfahrern im Bereich von Kreisverkehren durch undeutliche Radverkehrsführung
- Oberflächenzustand (Straße, Radwege) nicht flächendeckend gut
- Fehlende sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen (an Verknüpfungspunkten und anderen bedeutenden Zielpunkten)
- Fahrradboxen können derzeit nicht kurzfristig angemietet werden
- keine öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Bikes/Pedelecs
- Schaltungen der Lichtsignalanlagen („Ampeln“) wird punktuell von Radfahrern bemängelt

ÖPNV

- + Neben Busverkehr auch Schienenpersonenverkehr (5 Bahnhöfe/-haltepunkte mit lokalem und regionalem Angebot)
- + Bahn-Reisezeit nach Frankfurt nahezu gleich wie im Kfz-Verkehr, aber nach Köln und Hagen rund 1,5-fach größer, schnellere Zugverbindungen wünschenswert
- + Bus- und Bahnverkehr über Talachse (Taktung von ~3 Min. in Hauptverkehrszeit)
- + weitere DFI³⁰-Anlagen können installiert werden (z. B. ZOB Weidenau)
- + Bus-Apps vorhanden (WestfalenTarif, VWS), überregionale App wünschenswert
- + Angebot Taxibus für nachfrageschwache Zeiten und Räume
- + Ride-Sharing-Projekt „Bürger fahren Bürger - Mobilenn“ vom ZWS kann bei Erfolg und Etablierung ggf. auch in Randbereichen der Stadt Siegen eingeführt werden
- + Fahrradboxen an insg. 6 Standorten (Bike & Ride) vorhanden
- + 4 kostenfreie Park & Ride-Anlagen mit großem Stellplatzangebot, bis auf Geisweid verbesserte Busanbindung wünschenswert
- + 2 definierte Mobilstationen (ZOB/Hauptbahnhof Siegen, ZOB Weidenau)
- + VWS hat in neue umweltfreundliche Fahrzeuge investiert
- Attraktivität des öffentlichen Busverkehrs auf den Hauptachsen zu erhöhen hat Vorrang ggü. einer qualitativ ver-

³⁰ DFI = Dynamische Fahrgastinformation

besserten ÖPNV-Grundversorgung (Zielsetzung aus NVP aufgrund der Eigenwirtschaftlichkeit)

- Fahrplanangebot in den Abendstunden wird von Bürgern bemängelt (Talachse ~15 Min.-Takt bis 00:00 Uhr, Nachtbus fährt stündlich; Anbindung der Stadtteile und Nachbarkommunen schlechter)
- gemeinsame Führung von Bus- und Kfz-Verkehr (Busverkehr von Behinderungen im Verkehrsfluss auf Talachse in Hauptverkehrszeit betroffen)
- Busse in den Hauptverkehrszeiten zum Teil überfüllt
- Konflikte und gegenseitige Behinderungen im Bereich des ZOB/Hauptbahnhof Siegen (Nutzungsüberlagerungen und Missachtung der Zufahrtsbeschränkung)
- Elektrobusse derzeit nicht im Einsatz (seit 2020 drei Hybridbusse)
- Nutzungskomfort beim Angebot Taxibus wird von Bürgern kritisiert

MIV (fließend)

- + Anschluss an das übergeordnete klassifizierte Straßennetz (A 45, A 4)
- + Talachse verfügt in weiten Teilen über zwei parallele Hauptverkehrsstraßen (Hüttentalstraße, L 564)
- + Bzgl. Kfz-Wegen ist ein Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund zu erkennen (58 % der Kfz-Wege kürzer als 4 km)
- Potenzial zur Verdrängung des Kfz-Verkehrs im Bereich der Talachse begrenzt (Quell-/Zielverkehr zur Industrie und Gewerbe)
- Überlastung der Talachse zu den Hauptverkehrszeiten; in diesem Zusammenhang wird von Bürgern die Schaltungen der Lichtsignalanlagen („Ampeln“) bemängelt
- Hohe Kfz-Dominanz (73 % aller Wege mit Kfz; Kfz-Nutzung steigt mit Volljährigkeit sprunghaft an und bleibt bis ins hohe Alter)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht flächendeckend einheitlich nach der Verbindungsfunktion angeordnet (mehrere Bereiche mit einem Sammelsurium aus verschiedenen Geschwindigkeiten)
- Probleme mit Bring- und Holverkehr in Bereich von Schulen
- Straßenoberflächenzustand nicht flächendeckend gut

MIV (ruhend)

- + Parkhäuser (Innenstadt)
- + Parkleitsystem (Innenstadt)
- + 4 kostenfreie Park & Ride-Anlagen mit großem Stellplatzangebot, bis auf Geisweid verbesserte Busanbindung wünschenswert

- Punktuell Einschränkung der Einsehbarkeit an Knotenpunkten durch Parken auf der Fahrbahn
- Konflikte zwischen fließendem Verkehr (Kfz, Bus, Rad) und ruhendem Kfz-Verkehr in engen Straßenräumen (zu wenige Ausweichbereiche)
- Bei halbseitigem Gehwegparken Konflikte zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und Verkehrsteilnehmern im Seitenraum (Fußgänger, Radfahrer)

3.14.2 Quantifizierung der ausgewählten Bewertungsindikatoren

Für die vergleichende Gegenüberstellung der drei betrachteten Situationen Analyse, Referenz- und Klimaschutzszenario werden die ausgewählten Bewertungsindikatoren (vgl. Kap. 2.4) jeweils so weit wie möglich quantifiziert.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Werte für die Analyse dargestellt.

Tabelle 12: Zusammenfassende Beschreibung der Analyse – Indikatoren 1. Ordnung

Indikatoren 1. Ordnung		
Kategorie	Merkmal	Wert (Analyse)
Verkehrsmittelwahl	Modal Split	27 % Umweltverbund-Anteil
Verkehrsleistung	Kfz-Kilometer	760,7 Mio.-Fz.km
	ÖPNV-Kilometer (Bus)	4,9 Mio.-Fz.km
Klimaschutz	Endenergieverbrauch Kfz-Verkehr	738.121,7 MWh
	Endenergieverbrauch ÖPNV (Linienbus)	18.706,6 MWh
	CO ₂ -Emissionen Kfz-Verkehr	232.399,0 t _{CO2äq}
	CO ₂ -Emissionen ÖPNV (Linienbus)	5.951,8 t _{CO2äq}

Tabelle 13: Zusammenfassende Beschreibung der Analyse – Indikatoren 2. Ordnung

Indikatoren 2. Ordnung		
Kategorie	Merkmal	Wert (Analyse)
Mobilitätsmöglichkeiten	Fahrzeugbestand im Haushalt	1,4 Kfz pro Haushalt 1,4 Fahrräder pro Haushalt 0,2 Motorräder pro Haushalt
	Führerscheinbesitz	91 % der Einwohner
	Besitz von ÖPNV-Zeitkarten	35 % der Einwohner
Verkehrsmittelnutzung	Nutzungsintensität Kfz	71 % häufig 13 % gelegentlich 16 % nie
	Nutzungsintensität ÖPNV	18 % häufig 43 % gelegentlich 39 % nie
	Nutzungsintensität Fahrrad	11 % häufig 38 % gelegentlich 51 % nie
Verkehrsaufkommen	Verkehrsmittelspezifische Verkehrsbelastungen	Kfz-Verkehrsbelastungen für relevante Referenzquerschnitte in Bild 108 zusammengestellt
Alternative Antriebe	Neuzulassungen alternativer Antriebsart	2,3 % aller Neuzulassung (2017) 4,1 % aller Neuzulassungen (2018)
Zufriedenheit der Bürger bzgl. Verkehrsangebote	ÖPNV	2,9 (11 % Note 5/6)
	Rad	3,7 (29 % Note 5/6)
	Fuß	2,6 (8 % Note 5/6)
Weitere Angebote im Radverkehr	Nutzungskennwerte Fahrradboxen	53 Dauermieter ./.. Kurzzeitmieter (neues Angebot)
	Nutzungskennwerte Bike-Sharing	./.. (neues Angebot)
Verkehrssicherheit	Unfallhäufigkeit differenziert nach Typen und Beteiligten	./.. (im Rahmen der Projektarbeit werden hierzu keine Auswertungen durchgeführt)
	Räumliche Verteilung der Unfälle (Lage im Straßennetz)	./.. (im Rahmen der Projektarbeit werden hierzu keine Auswertungen durchgeführt)

Tabelle 14: Zusammenfassende Beschreibung der Analyse – Indikatoren 3. Ordnung

Indikatoren 3. Ordnung		
Kategorie	Merkmal	Wert (Analyse)
Raumstruktur (wegezweckspezifische Wegelängen)	Arbeit	13 km
	Ausbildung	9 km
	Schule/Kita	4 km
	Einkauf	5 km
	Freizeit	7 km
Pendlerverflechtungen (Basis: Pendlerrelationen mit mindestens 150 Pendlern (EP+AP) ³¹)	ÖPNV (Reisezeitverhältnis ÖV/MIV)	Anbindung an das Stadtzentrum (hier: ZOB/ Haupt- bahnhof Siegen) ³² : - Qualitätsstufe A oder B: 14 Relationen auf die namentliche Auflistung wird aufgrund der ho- hen Anzahl verzichtet - Qualitätsstufe C oder D: 19 Relationen auf die namentliche Auflistung wird aufgrund der ho- hen Anzahl verzichtet - Qualitätsstufe E oder F: 5 Relationen Wenden, Gummersbach, Drolshagen, Reichshof, Morsbach Für die anderen 23 relevanten Relationen sind Einzel- betrachtungen erforderlich.
	Rad (Reiseweiten)	Anbindung an das Stadtzentrum (hier: ZOB/ Haupt- bahnhof Siegen): ≤ 10 km: 4 Relationen Wilnsdorf, Freudenberg, Mudersbach, Brachbach > 10 - ≤ 15 km: 8 Relationen Netphen, Kreuztal, Hilchenbach, Neunkirchen, Wen- den, Kirchen (Sieg), Niederfischbach, Herdorf > 15 km: 26 Relationen auf die namentliche Auflistung wird aufgrund der ho- hen Anzahl verzichtet

³¹ EP = Einpendler, AP = Auspendler

³² Mit Hilfe des Verkehrsmodells können nicht alle 38 Relationen, die als relevant eingestuft wurden, analysiert werden, da der Detaillierungsgrad der im Verkehrsmodell abgebildeten Netze (Kfz, ÖPNV) außerhalb des Planungsraums Siegens abnimmt. Die Analyseergebnisse der Kommunen des Kreises Siegen-Wittgensteins sowie die Kommunen Wenden, Mudersbach, Herdorf, Brachbach und Niederfischbach basieren auf dem Verkehrsmodell. Die anderen Ergebnisse wurden mit Hilfe eines online-Routenplaners bestimmt.

4 Potenzialanalyse

4.1 Referenzszenario

Im Referenzszenario werden feststehende bzw. prognostizierte (infra-)strukturelle Entwicklungen berücksichtigt, aber kein weiteres Handeln der Stadt Siegen im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. In diesem Szenario wird der Stadt Siegen eine passive Haltung in Bezug auf neue Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds und zur Optimierung des Verkehrsflusses unterstellt. Lediglich allgemeine wirtschaftliche, gesellschaftliche und technische Trends sowie ein energie- und klimapolitisches Handeln auf den übergeordneten Ebenen (EU, Bund, Land) werden angesetzt, da hier die Stadt Siegen keine direkte Möglichkeit der Einflussnahme hat.

Bis zum Prognosejahr 2030 ist ein gegenüber der Analyse leichter Bevölkerungszuwachs zu erwarten. Gegenüber dem Bevölkerungsstand von 2019 (106.926) nimmt die Einwohnerzahl um rund 2.900 Einwohner (+2,8 %) zu.

Hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens wird angenommen, dass sich dies ohne weiteres Handeln nicht ändern wird, d. h. die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) wird unverändert aus der Analyse (Mobilitätserhebung 2017) übernommen. Hier dominierte der motorisierte Individualverkehr mit einem Anteil 73 % bei der Verkehrsmittelwahl.

4.1.1 Klimabilanz

Für die Klimabilanzierung des Referenzszenarios müssen Annahmen bzgl. der Eingangsgrößen getroffen werden. Dabei stützen sich die gewählten Annahmen auf veröffentlichte Forschungsergebnisse, insbesondere der im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit erstellten Studie „Klimaschutzszenario 2050“³³. Das in der Studie aufgezeigte Trendszenario (AMS) werden diejenigen Maßnahmen angesetzt, die bis zum Prognosehorizont ergriffen worden sind. *„Dieses Szenario bildet den Ist-Stand der energie- und klimapolitischen Rahmensetzungen ab.“* (Öko, ISI 2015; S. 33) und entspricht demnach einem Referenzszenario.

Kurz zusammengefasst werden folgende Annahmen der Klimabilanzierung des Referenzszenarios hinterlegt:

- Die allgemeine Verkehrsmittelwahl (Modal Split) ändert sich nicht.
- Die Fahrleistung von MIV (Pkw, Zweiräder), leichten Nutzfahrzeugen und Lkw > 3,5 t steigt an, während die Fahrleistung von Bussen einen Rückgang verzeichnet.
- Der spezifische Kraftstoffverbrauch – sowohl bei verbrennungstechnischem Betrieb, als auch bei Elektrobetrieb – reduziert sich über alle Fahrzeugklassen.
- Die Fahrleistungsanteile mit Strom im Straßenverkehr steigen in allen Fahrzeugklassen an.

³³ Öko-Institut e. V., Fraunhofer ISI (2015): Klimaschutzszenario 2050 – 2. Endbericht, Berlin, 2015

- Die THG-Emissionsfaktoren für Strom und Erdgas verbessern sich, alle anderen Faktoren werden unverändert aus der Analyse übernommen.

Auf dieser Berechnungsgrundlage sinken sowohl der Endenergieverbrauch (-12,3 %-Punkte) als auch die THG-Emissionen (-6,8 %-Punkte) gegenüber der Analyse. Die Bedeutung von Strom wächst (höhere Anteile als in der Analyse). (Bild 132)

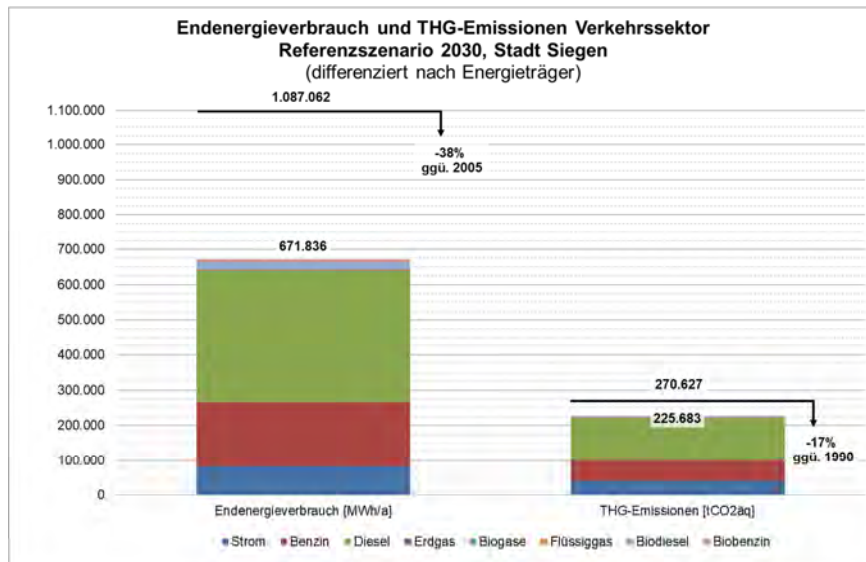


Bild 132: Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Siegen für das Referenzszenario 2030

Ohne aktives Handeln kann die Universitätsstadt Siegen damit die Zielerfüllung in Bezug auf den Endenergieverbrauch und der THG-Emissionen des Verkehrssektors weiter ausbauen. Hinsichtlich des Endenergieverbrauches ergibt sich eine Reduzierung von -38 % gegenüber 2005 (Zielsetzung für das Jahr 2030 wie schon in der Analyse erfüllt). Die Zielsetzung in Bezug auf die THG-Emissionen (Bund: -40-42 % bis 2030 ggü. 1990, Land: -31 % bis 2030 ggü. 1990) bleibt mit einer Reduzierung von -17 % gegenüber 1990 weiterhin nicht erfüllt.

4.1.2 Zusammenfassung

Für die vergleichende Gegenüberstellung der drei betrachteten Situationen Analyse, Referenz- und Klimaschutzszenario werden die ausgewählten Bewertungsindikatoren (vgl. Kap. 2.4) jeweils so weit wie möglich quantifiziert. (Tabelle 15 bis Tabelle 17)

Tabelle 15: Zusammenfassende Beschreibung des Referenzszenarios – Indikatoren 1. Ordnung

Indikatoren 1. Ordnung		
Kategorie	Merkmal	Wert (Referenzszenario)
Verkehrsmittelwahl	Modal Split	27 % Umweltverbund-Anteil
Verkehrsleistung	Kfz-Kilometer	788,7 Mio.-Fz.km
	ÖPNV-Kilometer (Bus)	4,9 Mio. Fz.km
Klimaschutz	Endenergieverbrauch Kfz-Verkehr	644.337,5 MWh
	Endenergieverbrauch ÖPNV (Linienbus)	18.519,5 MWh
	CO ₂ -Emissionen Kfz-Verkehr	215.809,0 t _{CO2äq}
	CO ₂ -Emissionen ÖPNV (Linienbus)	6.202,8 t _{CO2äq}

Tabelle 16: Zusammenfassende Beschreibung des Referenzszenarios – Indikatoren 2. Ordnung

Indikatoren 2. Ordnung		
Kategorie	Merkmal	Wert (Referenzszenario)
Mobilitätsmöglichkeiten	Fahrzeugbestand im Haushalt	(nahezu) unverändert
	Führerscheinbesitz	(nahezu) unverändert
	Besitz von ÖPNV-Zeitkarten	(nahezu) unverändert
Verkehrsmittelnutzung	Nutzungsintensität der Verkehrsmittel	(nahezu) unverändert
Verkehrsaufkommen	Verkehrsmittelspezifische Verkehrsbelastungen	Kfz-Verkehrsbelastungen für relevante Referenzquerschnitte in Bild 109 zusammengestellt (inkl. Veränderung ggü. Analyse)
Alternative Antriebe	Neuzulassungen differenziert nach Antriebsart	Deutschlandweite Zielsetzung (7-10 Mio. Elektro-Pkw bis 2030) bedeutet für die Universitätsstadt Siegen 14.000-20.000 Elektro-Pkw ³⁴
Zufriedenheit der Bürger bzgl. Verkehrsangebote	ÖPNV-Fahrgastzufriedenheit	(nahezu) unverändert
	allgemeine verkehrsmittelspezifische Angebotsbewertung	(nahezu) unverändert
Weitere Angebote im Radverkehr	Nutzungskennwerte Fahrradboxen	./.
	Nutzungskennwerte Bike-Sharing	./.
Verkehrssicherheit	Unfallhäufigkeit differenziert nach Typen und Beteiligten	(nahezu) unverändert
	Räumliche Verteilung der Unfälle (Lage im Straßennetz)	(nahezu) unverändert

³⁴ Grobabschätzung auf Grundlage des Pkw-Bestands der Universitätsstadt Siegen am 01.01.2019 und unter Beibehaltung der Pkw-Dichte und des Pkw-Anteils an der Gesamtmenge zugelassener Pkw-in Deutschland

Tabelle 17: Zusammenfassende Beschreibung des Referenzszenarios – Indikatoren 3. Ordnung

Indikatoren 3. Ordnung		
Kategorie	Merkmal	Wert (Referenzszenario)
Raumstruktur	Wegelängen differenziert nach Wegezweck	(nahezu) unverändert
Pendlerverflechtungen	Ein- und Auspendler und deren Entfernungen	(nahezu) unverändert

4.2 Klimaschutzszenario

Das Klimaschutzszenario baut auf dem Referenzszenario auf. Die dort angesetzten feststehenden bzw. prognostizierten Entwicklungen der Bevölkerung und des Verkehrsnetzes werden übernommen. Auch die allgemeinen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und technischen Trends sowie das energie- und klimapolitische Handeln auf den übergeordneten Ebenen (EU, Bund, Land) werden angesetzt.

Im Gegensatz zum Referenzszenario wird im Klimaschutzszenario jedoch ein aktives Handeln der Stadt Siegen im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung unterstellt. Dieses Handeln unterliegt einer Mobilitätsstrategie, die allgemein eine Förderung des Umweltverbunds anvisiert und durch die nachfolgend dargestellten Leitziele beschrieben wird.

4.2.1 Leitziele

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und unter Berücksichtigung vorliegender Zielformulierungen – sowohl auf städtischer Ebene wie auch auf übergeordneter Ebene (z. B. Leitziele des Kreises Siegen-Wittgenstein aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität aus dem Jahre 2017) wurden in Zusammenarbeit mit der Verwaltung und dem projektbegleitenden Arbeitskreis zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität Leitziele formuliert. Durch die Berücksichtigung der übergeordneten Leitziele können die Leitziele der Stadt Siegen mit denen des Kreises in Einklang gebracht werden, sodass infolge einer grundlegenden Übereinstimmung die weiteren Handlungsaktivitäten durch die synergetischen Effekte gestärkt werden können.

Die Leitziele stellen die Mobilitätsstrategie für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung dar und beschreiben inhaltlich das Klimaschutzszenario als anvisierten Wunschzustand im Verkehr für das Jahr 2030. Dabei werden neben den verkehrsmittelspezifischen Infrastrukturen auch die Themenfelder Verstetigung, Controlling und Kommunikation als grundlegende Handlungsfelder mit aufgegriffen. Damit geben die Leitziele die allgemeine Ausrichtung des Maßnahmenkatalogs bzw. des Handlungskonzeptes vor.

Folgende Leitziele wurden erarbeitet und am 08.09.2020 vom Verkehrsausschuss beschlossen:

1) Leitbild „Lebenswertes Siegen“

Siegen bietet mit seinem Waldreichtum, der schnellen Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten sowie der harmonischen Kombination aus städtisch geprägten Stadt-/Ortsteilen sowie ländlichen

Stadt-/Ortsteile eine gute Grundlage für eine lebenswerte Stadt. Hinzu kommen das große Bildungsangebot und vielfältige Arbeitsmöglichkeiten. Diese Lebensqualität gilt es zu erhalten und durch gezielte Förderung der umweltverträglichen Mobilität auszubauen. Dies erfordert eine Förderung des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV), eine Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen (Lärm und CO₂) sowie eine Neuaufteilung und Gestaltung der öffentlich zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen.

2) Leitbild „Stadt der kurzen Wege“

Das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ ist als Ergänzung zum Leitbild „Lebenswerte Stadt“ zu sehen. Eine kompakte Siedlungsstruktur, Nutzungsdurchmischung sowie eine attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume bilden die Voraussetzungen, alltägliche Wege in kurzer Zeit und möglichst ohne Pkw zu bewältigen. Dies erfordert eine komfortable, sichere, möglichst direkte und barrierefreie Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr und eine möglichst direkte Erreichbarkeit von Haltestellen/-punkten des ÖPNV.

3) Einrichtung eines strategischen Liegenschaftsmanagement

Da die Flächenverfügbarkeit begrenzt ist und alle Verkehrsteilnehmer Flächen für die benötigten Infrastrukturen beanspruchen, ist eine Sicherung geeigneter und ausreichender Liegenschaften zur Wahrnehmung der kommunalen Aufgabenerfüllung erforderlich. In diesem Zusammenhang ist ein strategisches Liegenschaftsmanagement z. B. innerhalb von Quartieren und in zentralen Bereichen von großer Bedeutung. Bei Bebauungsplanverfahren sind die Belange der verschiedenen Verkehrsträger vorausschauend zu berücksichtigen.

4) Förderung des Fußverkehrs

Für den Fußverkehr ist ein kleinräumiges, komfortables, sicheres und möglichst direktes Fußwegenetz von Bedeutung. Neben der Erreichbarkeit kleinräumiger Ziele ist auch die Erreichbarkeit von großräumigen Zielen ohne Benutzung des Kfz zu ermöglichen. Hierfür sind die Zuwegung zu Verknüpfungspunkten und Haltestellen/-punkten des ÖPNV (Bus und Bahn) sowie eine entsprechende Gestaltung jener notwendig. Dabei ist immer die Nutzbarkeit für alle, d. h. die Barrierefreiheit und die Vermeidung von Nutzungsentfremdung der Gehwege durch z. B. Container oder Schilder, zu beachten. Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sind Maßnahmen zur Instandhaltung der Infrastruktur sowie zur Verkehrssicherung von Bedeutung.

5) Förderung des Radverkehrs

Analog zum Fußverkehr ist auch im Radverkehr ein komfortables, sicheres und möglichst direktes Radverkehrsnetz von Bedeutung. Notwendig sind sowohl klein- als auch großräumige Verbindungen. Auf den Hauptverkehrsachsen sind Radverkehrsanlagen zu schaffen, die neben den Ansprüchen der touristischen Nutzung vor allem die der Alltagsnutzung erfüllen. Es sollen Vernetzungen der Siegener Stadtteile untereinander, aber auch zu Nachbarkommunen geschaffen werden. Auf die sichere und komfortable Erreichung des Hauptradnetzes aus den Wohngebieten etc. ist zu achten. Dazu sind in diesen Bereichen Radverkehrsanlagen oder Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Betracht zu ziehen. Ne-

ben den Radverkehrsanlagen sind sichere und in ausreichender Zahl vorhandene Radabstellanlagen und – zur Förderung der Elektromobilität – Lademöglichkeiten von Bedeutung. Die Verfügbarkeit von Abstellanlagen und Lademöglichkeiten soll dabei sinnvollerweise nicht auf neuralgische Punkte im Stadtgebiet beschränkt sein, sondern auch auf die kleinräumigen Bereiche (z. B. Wohngebiete) übertragen werden. Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr vorgesehene Bereiche sollen von Nutzungsentfremdungen durch z. B. Container oder geparkte Autos freigehalten werden. Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sind Maßnahmen zur Instandhaltung der Infrastruktur sowie zur Verkehrssicherung von Bedeutung.

6) Förderung des ÖPNV

Der ÖPNV soll im Rahmen der Einflussmöglichkeiten der Stadt gefördert werden. Dazu zählt vor allem die Planung und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur wie Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit je nach Lage und Umfeld notwendiger Ausstattung. Um allen Bürgerinnen und Bürgern den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln gewähren zu können, soll eine gute Zuwegung zu den Haltepunkten/-stellen vorhanden sein. Sowohl bei der Zuwegung als auch bei den Haltestellen/-punkten und den Fahrzeugen des ÖPNV sollen die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Zur Förderung der Intermodalität und der Verlagerung von Verkehrsströmen, insb. Pendlerströmen, sollen verkehrsbedeutende ÖPNV-Haltestellen/-punkte mit weiteren Ausstattungselementen wie etwa Radabstellanlagen, Ladeinfrastruktur für Rad und Kfz und Fahrzeuginformationsdiensten (sowohl digital wie auch analog) ergänzt werden. Auch die Erweiterung von Park+Ride-Möglichkeiten ist in Betracht zu ziehen. Die Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV sind sinnvollerweise in enger Kooperation mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein als Aufgabenträger des ÖPNV und dem Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) zu erarbeiten und durchzuführen.

7) Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Der Kfz-Verkehr, der nicht auf den Umweltverbund verlagert werden kann, ist so verträglich wie möglich abzuwickeln. Dies erfordert eine Optimierung des Verkehrsflusses, eine gezielte Verkehrslenkung sowie eine Förderung von alternativen Kfz-Antrieben.

8) Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

Zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Siegen ist ein leistungsfähiges innerstädtisches Verkehrsnetz sowie eine gute Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz erforderlich (Gütertransport, Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes). Um die Lebensqualität der Anwohner so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, sind hinsichtlich der Lkw-Führung sensible Bereiche zu meiden. Die Abwicklung der KEP-Dienste soll möglichst umwelt- und sozialverträglich gestaltet werden. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Akteure. Es sollen sowohl alternative Antriebe als auch alternative Betriebskonzepte zur Zielerreichung berücksichtigt werden.

9) Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement wird als Querschnittsaufgabe gesehen. Es ist eine gegenseitige Abstimmung mit den Zielvorgaben der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie der Bauleitplanung und der Wirtschaftsförderung erforderlich, so dass diese bei neuen Planungen frühzeitig berücksichtigt werden können. Durch verschiedene Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z. B. schulisches Mobilitätsmanagement) soll das Mobilitätsbewusstsein der Bevölkerung beeinflusst werden. In Bezug auf ein betriebliches Mobilitätsmanagement übernimmt die Verwaltung eine Vorbildfunktion.

10) Koordination und Information

Die Stadt übernimmt eine koordinierende und informierende Rolle bezüglich der Öffentlichkeitsarbeit. Um das Bewusstsein der Bevölkerung nachhaltig hin zur umweltbewussten Mobilität zu verändern, ist eine gute Kommunikation und Information zu umgesetzten Maßnahmen sowie deren Hintergrund/Notwendigkeit notwendig. Gleichzeitig ist es ratsam, die Bevölkerung zur Nutzung der Angebote, beispielsweise über Kampagnen, zu motivieren. Die Stadt dient der Bürgerschaft und ansässigen Betrieben als zentraler Ansprechpartner für verkehrliche Fragen und Themenstellungen auf städtischer Ebene.

11) Umsetzung und Fortschreibung der Leitziele

Die Verkehrssituation unterliegt aufgrund sich stetig verändernder Rahmenbedingungen und der fortschreitenden Verkehrsplanung einem stetigen Wandel, sodass in regelmäßigen Zeitabständen eine Überprüfung des Arbeitsstands erforderlich ist. In den dafür erforderlichen Controlling-Prozess sollen alle relevanten Akteure eingebunden werden (u. a. projektbegleitender Arbeitskreis zur Aufstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität, projektbegleitender Arbeitskreis Radverkehr, Verwaltung, Politik). Zu ausgewählten Fragestellungen/Themen ist die Einbindung von weiteren Akteuren wie Kreisverwaltung, Nachbarkommunen oder Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) sinnvoll.

4.2.2 Zielwert Modal Split

Zentrale Zielsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen ist die Veränderung der Verkehrsmittelwahl bzw. des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds. Um hier einen realistischen Zielwert zu bestimmen, wird auf vorliegende Abschätzungen von Verlagerungspotenzialen zurückgegriffen, die in einem Sachstandsbericht des Umweltbundesamts (UBA)³⁵ im Rahmen einer Potenzialabschätzung der klimarelevanten Auswirkungen von Maßnahmen im Verkehrssektor angesetzt wurden. In Bezug auf den ÖPNV geht das Umweltbundesamt davon aus, dass bis zu 10 % der Pkw-Fahrten innerorts auf den ÖPNV verlagert werden können. In Bezug auf den Rad- und Fußverkehr ist lediglich ein gemeinsames Verlagerungspotenzial angegeben. Hier hält das UBA es für realistisch, dass 50 % der innerörtlichen Pkw-

³⁵ UBA (2010): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland, 2010

Fahrten, die kürzer als 5 km sind, auf den Rad- bzw. auf den Fußverkehr verlagert werden können.

Im weiteren Verlauf wird zwischen einem ambitionierten Ansatz und einem moderaten Ansatz unterschieden.

Ambitionierter Ansatz

In Bezug auf die UBA-Potenziale sollte beachtet werden, dass diese aus dem Jahr 2010 stammen und sich die Verlagerungspotenziale auf einen Zeitraum von 20 Jahren beziehen. Die Prognosezeitspanne der Universitätsstadt Siegen beträgt jedoch nur zehn Jahre (von 2020 bis 2030). Vor diesem Hintergrund sind bei einer linearen Potenzialentwicklung lediglich die halben UBA-Wirkungspotenziale anzusetzen.

Dieser Ansatz wird als ambitionierter Ansatz bezeichnet, weil er die Ausgangssituation der Universitätsstadt Siegen nicht berücksichtigt.

Moderater Ansatz

Die Universitätsstadt Siegen steht noch am Anfang einer Radverkehrsförderung. Der Radverkehrsanteil im Modal Split von 4 % fällt derzeit vergleichsweise niedrig aus (vgl. Kap. 3.3). Nach einer Einstufung des Nationalen Radverkehrsplans ist Siegen damit als „Einsteiger“ zu bezeichnen (Radverkehrsanteil < 10 %: organisatorische Radverkehrsförderung ist in Anfängen vorhanden oder existiert nicht). Es muss also zuerst die Grundlage, d. h. das Radverkehrsnetz geschaffen bzw. optimiert werden, bevor sich Verhaltensänderungen nachweislich einstellen können.

In diesem Fall ist daher weniger mit einer linearen Potenzialentwicklung, sondern vielmehr mit einer exponentiellen Potenzialentwicklung zu rechnen. Hier werden die UBA-Wirkungspotenziale zu einem Viertel angesetzt. (Bild 133)

Im Vergleich zum ambitionierten Ansatz führt dieser Ansatz zu einer geringeren Reduzierung des MIV-Anteils im Modal Split und wird daher im Weiteren als moderater Ansatz bezeichnet. (Bild 133)

Im Beteiligungsprozess zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen wurde der prognostizierte Zielwert „Modal Split“ des moderaten Klimaschutzszenarios als anzuvisierender Zielwert beschlossen.³⁶ Er ist als Mindestwert zu verstehen und wird im Idealfall – bei entsprechender Anstrengung – überschritten, d. h. die Reduzierung des MIV-Anteils im Modal Split fällt gegenüber der Prognose tatsächlich größer aus.

³⁶ Die Beschlussfassung ist der Vorlage 3076/2020 zu entnehmen.

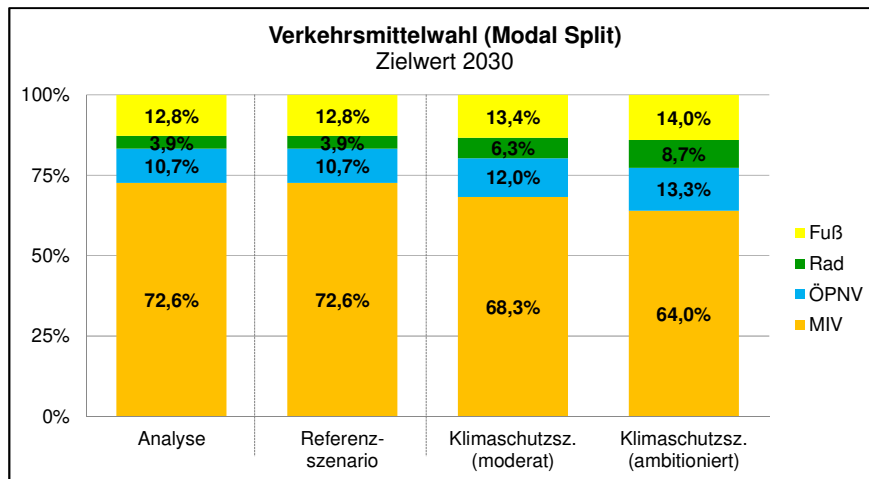


Bild 133: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) – Zielwert 2030

4.2.3 Klimabilanz

Analog zur Klimabilanz des Referenzszenarios (vgl. Kap. 4.1.1) müssen auch für das Klimaschutzszenario Annahmen bzgl. der Eingangsgrößen getroffen werden.

In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl werden dabei zwei Varianten unterschieden (vgl. Kap. 4.2.2):

- **Moderater Ansatz:** Anteil Umweltverbund steigt gegenüber der Analyse um 4,3 %
- **Ambitionierter Ansatz:** Anteil Umweltverbund steigt gegenüber der Analyse um 8,6 %

Diese beiden Ansätze werden auch bei der Klimabilanzierung des Klimaschutzszenarios differenziert.

Unter Berücksichtigung der Ansätze des Klimaschutzszenarios (KS) aus der Studie „Klimaschutzszenario 2050“³⁷ werden – kurz zusammengefasst – folgende Annahmen der Klimabilanzierung des Klimaschutzszenarios hinterlegt:

- Der Anteil des Umweltverbunds steigt im Vergleich zur Analyse und dem Referenzszenario. Die Steigerung fällt beim ambitionierten Ansatz größer aus als beim moderaten Ansatz.
- Im Gegensatz zum Referenzszenario sinkt die Fahrleistung bei allen Fahrzeugklassen. Beim ambitionierten Ansatz fällt die Fahrleistungsreduzierung des MIV größer aus als beim moderaten Ansatz.
- Der spezifische Kraftstoffverbrauch – sowohl bei verbrennungstechnischen Betrieb, als auch bei Elektrobetrieb – reduziert sich über alle Fahrzeugklassen im Vergleich zum Referenzszenario weiter. Beim ambitionierten Ansatz fallen die Reduzierungen größer aus als beim moderaten Ansatz.
- Die Fahrleistungsanteile mit Strom im Straßenverkehr steigen in allen Fahrzeugklassen im Vergleich zum Referenz-

³⁷ Öko-Institut e. V., Fraunhofer ISI (2015): Klimaschutzszenario 2050 – 2. Endbericht, Berlin, 2015

szenario weiter an. Beim ambitionierten Ansatz fallen die Steigerungen größer aus als beim moderaten Ansatz.

- Der THG-Emissionsfaktor für Strom verbessert sich gegenüber dem Referenzszenario weiter. Es wird kein Unterschied zwischen dem moderaten und dem ambitionierten Ansatz gemacht. Alle anderen Faktoren werden analog zum Referenzszenario unverändert aus der Analyse übernommen.

Auf dieser Berechnungsgrundlage sinken sowohl beim moderaten als auch beim ambitionierten Ansatz der Endenergieverbrauch und die THG-Emissionen gegenüber dem Referenzszenario. Die Bedeutung von Strom nimmt weiter zu.

Moderater Ansatz

Im Vergleich zum Referenzszenario sinkt bei moderatem Ansatz der Endenergieverbrauch um weitere 6,6 %-Punkte und die THG-Emissionen um weitere 11,5 %-Punkte. (Bild 134)

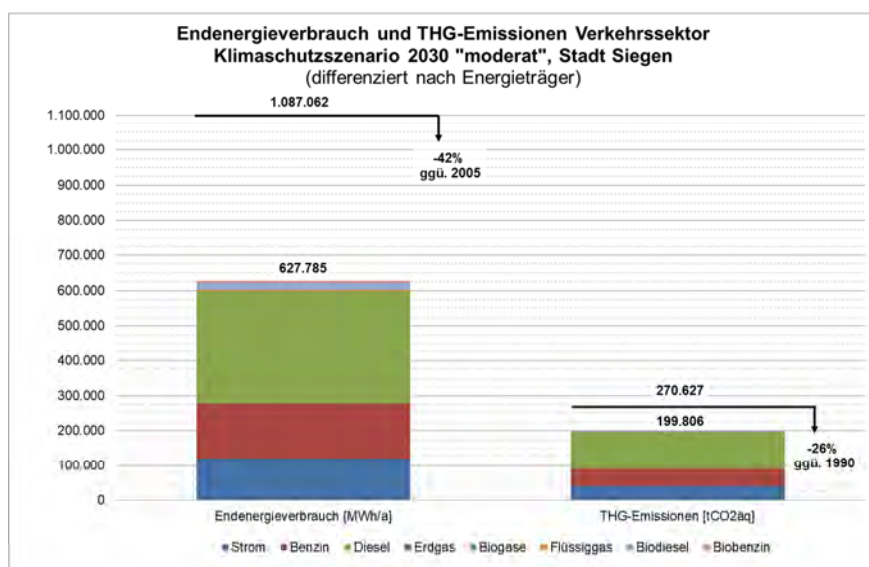


Bild 134: Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Siegen für das Klimaschutzszenario 2030 mit moderatem Ansatz

In Bezug auf den moderaten Aktivitäten-Ansatz kann die Universitätsstadt Siegen erneut die Zielerfüllung in Bezug auf den Endenergieverbrauch und der THG-Emissionen des Verkehrssektors weiter ausbauen. Hinsichtlich des Endenergieverbrauches ergibt sich eine Reduzierung von -42 % gegenüber 2005 (Zielsetzung für das Jahr 2030 wie schon in der Analyse erfüllt). Die Zielsetzung in Bezug auf die THG-Emissionen (Bund: -40-42 % bis 2030 ggü. 1990, Land: -31 % bis 2030 ggü. 1990) bleibt jedoch mit einer Reduzierung von -26 % gegenüber 1990 weiterhin unerfüllt.

Ambitionierter Ansatz

Im Vergleich zum Referenzszenario sinkt bei ambitioniertem Ansatz der Endenergieverbrauch um weitere 7,6 %-Punkte und die THG-Emissionen um weitere 12,3 %-Punkte. (Bild 135)

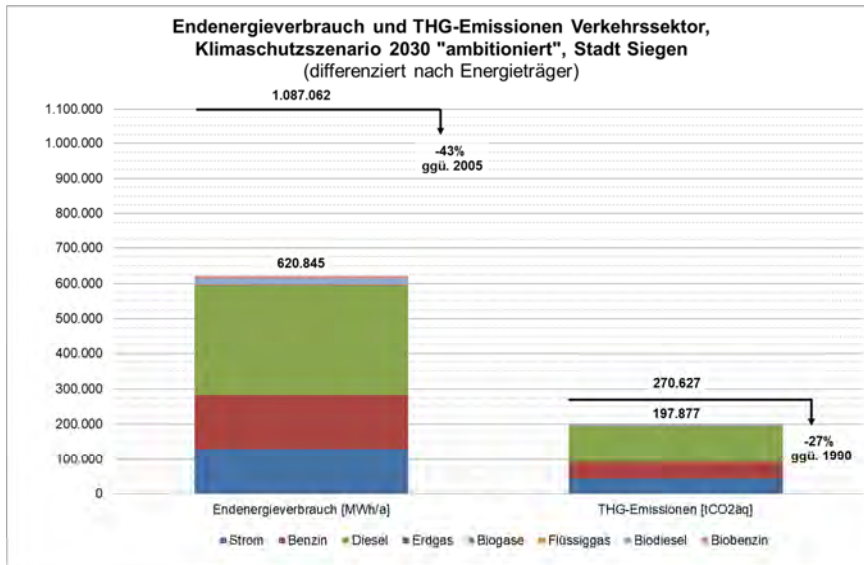


Bild 135: Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Siegen für das Klimaschutzscenario 2030 mit ambitioniertem Ansatz

Bei ambitionierter Aktivität der Universitätsstadt Siegen kann die Reduzierung des Endenergieverbrauchs gegenüber dem Vergleichsjahr 2005 weiter ausgebaut werden (-43 %). Auch die Reduzierung der THG-Emissionen gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 wird weiter ausgebaut (-27 %). Jedoch reicht auch hier die städtische Aktivität mit großer Wahrscheinlichkeit nicht aus, um die Zielsetzung auf Bundesebene (-40-42 % bis 2030 ggü. 1990) oder Landesebene (-31 % bis 2030 ggü. 1990) zu erfüllen.

4.2.4 Zusammenfassung

Das Klimaschutzscenario stellt die angestrebte Wunschsituation in Bezug auf den Verkehr dar. Die für das Klimaschutzscenario quantifizierten Bewertungsindikatoren stellen somit Zielwerte dar. Sie dienen im Rahmen des Controllings (siehe Kap. 9) als Vergleichswerte zur Bestimmung des Zielerreichungsgrades.

Für die vergleichende Gegenüberstellung der drei betrachteten Situationen Analyse, Referenz- und Klimaschutzscenario werden die ausgewählten Bewertungsindikatoren (vgl. Kap. 2.4) für das Klimaschutzscenario wie folgt festgehalten.

Tabelle 18: Zusammenfassende Beschreibung des Klimaschutzszenarios (moderater Ansatz) – Indikatoren 1. Ordnung

Indikatoren 1. Ordnung		
Kategorie	Merkmal	Wert (Klimaschutzszenario)
Verkehrsmittelwahl	Modal Split	32 % Umweltverbund-Anteil
Verkehrsleistung	Kfz-Kilometer	mindestens Konstanz, besser Verringerung ----- Prognose: 718,2 Mio.-Fz.km
	ÖPNV-Kilometer (Bus)	mindestens Konstanz, besser Steigerung ----- Prognose: 4,6 Mio.-Fz.km
Klimaschutz	Endenergieverbrauch Kfz-Verkehr	Orientierung am Zielwert der Bundesregierung: -40 % bis 2050 ggü. 2005, d. h. -22 % bis 2030 ggü. 2005 bei linearer Interpolation
	Endenergieverbrauch ÖPNV (Linienbus)	
	CO ₂ -Emissionen Kfz-Verkehr	Orientierung am Zielwert der Bundes- oder Landesregierung: Bundesregierung: -40-42 % bis 2030 ggü. 1990 oder Landesregierung: -31 % bis 2030 ggü. 1990
	CO ₂ -Emissionen ÖPNV (Linienbus)	

Tabelle 19: Zusammenfassende Beschreibung des Klimaschutzszenarios (moderater Ansatz) – Indikatoren 2. Ordnung

Indikatoren 2. Ordnung		
Kategorie	Merkmal	Wert (Klimaschutzszenario)
Mobilitätsmöglichkeiten	Fahrzeugbestand im Haushalt	Verringerung Kfz- und Motorrad-Verfügbarkeit, Steigerung Fahrrad-Verfügbarkeit
	Führerscheinbesitz	mindestens Konstanz, besser Verringerung
	Besitz von ÖPNV-Zeitkarten	Erhöhung des Anteils
Verkehrsmittelnutzung	Nutzungsintensität der Verkehrsmittel	Steigerung der Kfz-Gelegenheits- und Kfz-Nichtnutzer-Anteile, Verringerung der ÖPNV/Fahrrad-Gelegenheits- und ÖPNV/Fahrrad-Nichtnutzer
Verkehrsaufkommen	Verkehrsmittelspezifische Verkehrsbelastungen	Verringerung der Kfz-Verkehrsbelastung, Steigerung der Verkehrsbelastungen im Umweltverbund
Alternative Antriebe	Neuzulassungen differenziert nach Antriebsart	Verringerung der Neuzulassungen, Steigerung des Anteils an alternativen Antrieben
Zufriedenheit der Bürger bzgl. Verkehrsangebote	allgemeine verkehrsmittelspezifische Angebotsbewertung	Verbesserung der Durchschnittsnoten
Weitere Angebote im Radverkehr	Nutzungskennwerte Fahrradboxen	Steigerung der Nutzerzahlen
	Nutzungskennwerte Bike-Sharing	Steigerung der Nutzerzahlen
Verkehrssicherheit	Unfallhäufigkeit differenziert nach Typen und Beteiligten	Verringerung der Unfallzahlen, vor allem mit Fußgänger- und Radfahrbeteiligung
	Räumliche Verteilung der Unfälle (Lage im Straßennetz)	Verringerung der Anzahl an Unfallhäufungsstellen

Tabelle 20: Zusammenfassende Beschreibung des Klimaschutzszenarios (moderater Ansatz) – Indikatoren 3. Ordnung

Indikatoren 3. Ordnung		
Kategorie	Merkmal	Wert (Klimaschutzszenario)
Raumstruktur	Wegelängen differenziert nach Wegezweck	mindestens Konstanz, besser Verringerung (um Fuß- und Radpotenzial zu erhöhen)
Pendlerverflechtungen	Ein- und Auspendler und deren Entfernungen	mindestens Konstanz, besser Steigerung (Anzahl Relationen mit ÖV-Qualitätsstufe A oder B auf Grundlage des Reisezeitverhältnisses ÖV/MIV und Anzahl Relationen mit Radentfernung ≤ 15 km)

5 Planungsleitlinien

Die Stadtverwaltung hat die Aufgabe, die aufgestellten strategischen Leitziele (vgl. Kap. 4.2.1) planerisch umzusetzen. Um ein möglichst einheitliches Vorgehen zu gewährleisten, wurden unter Berücksichtigung der in den Leitzielen verankerten Nutzeranforderungen sowie der aktuellen planerischen Regelwerke und weiterer rechtlicher Vorgaben (Straßenverkehrsordnung sowie Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) sogenannte Planungsleitlinien formuliert. Sie stellen somit planerische Anweisungen zur Umsetzung der Inhalte der strategischen Leitziele dar, d. h. übergeordnete Planungsgrundsätze, die im Rahmen von Entwurfs- und Detailplanungen berücksichtigt werden sollen.

5.1 Fußverkehr

Führung innerorts

Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel.

Gehwegbreiten sollen nach den in der RAST bzw. EFA empfohlenen Regelmaßen ausgebaut werden, Mindestmaße sollen eine Ausnahme darstellen.

Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs, vor allem wenn sie für den Radverkehr benutzungspflichtig ist, soll nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken realisiert werden. (analog zum Radverkehr, Kap. 5.2)

Zur fußgängergerechten Gestaltung des Wegenetzes gehören abwechslungsreich gestaltete Straßenräume und Aufenthaltsflächen. Bei der Gestaltung der Fußwege und Fußgängeranlagen sollen behindertengerechte Standards realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit angemessen zu berücksichtigen.

Die Bereiche vor Kindergärten und Schulen sollen vom ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten werden.

Ein klar strukturiertes Geschwindigkeitskonzept mit einer im Regelfall zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für angebaute Hauptverkehrsstraßen (punktuell reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich von Gefahrenstellen und sensiblen Einrichtungen) sowie die Einrichtung von Tempo 30-Zonen oder anderen Formen der Verkehrsberuhigung im Erschließungsnetz sind von großer Bedeutung.

Führung außerorts

Außerorts wird an Landstraßen die Anlage eines fahrbahnbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsbetrieb dann empfohlen, wenn entweder die verkehrlichen Kriterien (u. a. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Anteil Schwerverkehr, Linienführung, Verkehrsbelastung) oder eine entsprechende Netzbedeutung für den Fuß- und Radverkehr vorliegt. Wenn diese Ausweisung nicht möglich ist, soll eine Alternativroute gesucht und ausgewiesen werden. (analog zum Radverkehr, Kap. 5.2)

Querungen

Der Bedarf von Querungshilfen und deren Art richtet sich nach der Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel.

Lichtsignalanlagen sollen fußgänger-/fahrradfreundliche Schaltungen erhalten. Im Zuge von Fußgänger-/Radfahrachsen sind Lichtsignalanlagen mit Anforderung zu vermeiden. Die Grünzeit für Fußgänger/Radfahrer ist in den normalen Umlauf zu integrieren. (analog zum Radverkehr, Kap. 5.2)

An Knotenpunkten, Einmündungsbereichen und Grundstückszufahrten sollen insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen deutliche Hinweise auf querende Fußgänger und Radfahrer gegeben werden (z. B. Piktogramm, Zusatzschilder, Pfeile). (analog zum Radverkehr, Kap. 5.2)

5.2 Radverkehr

Führung innerorts im Hauptverkehrsstraßennetz

Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrer entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen gesichert als auch das Radverkehrsnetz in verkehrsrühigen Straßen und auf Routen abseits von Straßen in Relation der Verkehrsstärke angemessen und möglichst konfliktarm mit Fußgängern und anderen Verkehrsträgern weiterentwickelt werden.

Innerorts wird eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs umgesetzt. Die Führung auf Radfahrstreifen (Fahrbahnniveau) oder Schutzstreifen soll bevorzugt – soweit wie möglich – als „System“ umgesetzt werden.

Radverkehrsanlagen sollen nach den in der RASSt bzw. ERA empfohlenen Regelmäßen ausgebaut werden, Mindestmaße sollen eine Ausnahme darstellen.

Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs, vor allem wenn sie für den Radverkehr benutzungspflichtig ist, soll nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken realisiert werden. (analog zum Fußverkehr, Kap. 5.1)

Eine Zweirichtungsführung – insbesondere einseitig – soll innerorts vermieden werden.

Eine „sichtbare“ Doppelstruktur durch die Anlage eines Schutzstreifen und einer Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ im Seitenraum) soll zur Vermeidung von Verwirrungen vermieden werden.

Wenn eine Benutzungspflicht im Seitenraum aufgehoben wird (Radweg bzw. getrennter Geh-/Radweg), soll die Führung zu einem nicht benutzungspflichtigen Radweg werden (optisch erkennbar, aber ohne Beschilderung).

Führung innerorts im Erschließungsstraßennetz

Erschließungsstraßen sind – bzw. sollten sein – in der Regel Bestandteil von Tempo 30-Zonen oder anderen verkehrsberuhigten Bereichen (siehe auch Kap. 5.4), in denen keine besonderen Radverkehrsführungen erforderlich bzw. zulässig sind.

In besonderen Fällen (z. B. Hauptrouten in der Innenstadt oder Hauptschulrouten, in denen der Radverkehr dominiert), sollte die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden.

Führung außerorts

Außerorts wird an Landstraßen die Anlage eines fahrbahnbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb dann empfohlen, wenn entweder die verkehrlichen Kriterien (u. a. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Anteil Schwerverkehr, Linienführung, Verkehrsbelastung) oder eine entsprechende Netzbedeutung für den Fuß- und Radverkehr vorliegt. Wenn diese Ausweisung nicht möglich ist, soll eine Alternativroute gesucht und ausgewiesen werden. (analog zum Fußverkehr, Kap. 5.1)

Führung an Knotenpunkten

Lichtsignalanlagen sollen fußgänger-/fahrradfreundliche Schaltungen erhalten. Im Zuge von Fußgänger-/Radfahrachsen sind Lichtsignalanlagen mit Anforderung zu vermeiden. Die Grünzeit für Fußgänger/Radfahrer ist in den normalen Umlauf zu integrieren. (analog zum Fußverkehr, Kap. 5.1)

An Knotenpunkten, Einmündungsbereichen und Grundstückszufahrten sollen insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen deutliche Hinweise auf querende Fußgänger und Radfahrer gegeben werden (z. B. Piktogramm, Zusatzschilder, Pfeile). (analog zum Fußverkehr, Kap. 5.1)

Fahrradparken

In Bezug auf die Art der Fahrradabstellanlagen werden als freistehende und öffentlich zugängliche Anlagen die mit dem Arbeitskreis Radverkehr abgestimmten Anlehnhalter bevorzugt (siehe Maßnahmensteckbriefe R6 bis R8 im Anlagenband). Sie erfüllen die vielfältigen Grundanforderungen an Fahrradhalter am besten. In Bezug auf die Abstände der einzelnen Fahrradstellplätze sollen Lastenfahrräder und Fahrradanhänger Berücksichtigung finden.

Freistehende und öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen stellen den Mindeststandard dar. Ist ein hohes Aufkommen an Fahrradparkern mit längeren Abstellzeilen zu erwarten sind zusätzlich gesicherte Abstellanlagen an zentralen Punkten einzurichten (anmietbare Fahrradboxen, Sammelgaragen, ggf. auch integriert in ein Parkhaus).

5.3 Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

Intermodalität

Zur Förderung der Intermodalität im Zusammenhang mit dem Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV) sollen an Bahnhalttestellen und Bahnhöfen sowie an bedeutenden Bushalttestellen ausreichend sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen angeordnet werden. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen richtet sich nach der zu erwartenden Nachfrage. Die Auslastung des vorhandenen Angebots ist regelmäßig zu prüfen und bei Mehrbedarf entsprechend anzupassen.

Analog soll an allen Bahnhalttestellen und Bahnhöfen sowie an den im Randbereich liegenden Verknüpfungshalttestellen im Linienbusverkehr Park & Ride-Anlagen angelegt werden. Auch hier richtet sich der Stellplatzbedarf nach der zu erwartenden Nachfrage. Die

Auslastung des vorhandenen Angebots ist regelmäßig zu prüfen und bei Mehrbedarf entsprechend anzupassen.

Aufgrund der zu erwartenden längeren Standzeiten sind sowohl bei den Bike & Ride- als auch bei den Park & Ride-Anlagen Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität vorzusehen. (analog zu Alternative Antriebe, Kap. 5.6)

Busbeschleunigung

Wo Buslinien die Verkehrsflächen mit dem motorisierten Individualverkehr teilen, ist der Vorrang des öffentlichen Linienbusverkehrs durchzusetzen – vor allem bei hohen Kfz-Verkehrsbelastungen. Dies sichert die Pünktlichkeit im Buslinienverkehr. Dort wo möglich sind Haltestellen in Form von Kaps zu bevorzugen, um den Einfädelprozess in den fließenden Kfz-Verkehr zu beschleunigen.

Haltestellen

Der ÖPNV soll im Stadtbild präsent sein. Die Bahnhaltepunkte und Bahnhöfe sowie die Haltestellen müssen gut sichtbar bzw. auffindbar sein.

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung (u. a. Sitzmöglichkeit, Überdachung, Beleuchtung) müssen als Mindeststandard erfüllt sein. Da Sitzmöglichkeiten, aber vor allem auch die Barrierefreiheit, vor allem für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen eine hohe Bedeutung haben, sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit und nach Möglichkeit auch der Bedarf an Sitzgelegenheiten flächendeckend zu erfüllen. Dies gewährleistet die Zugänglichkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV für alle.

Darüber hinaus sind Haltestellen ansprechend zu gestalten, d. h. sie sollen sauber, ohne Beschädigungen und nach Möglichkeit modern sein. Die Einhaltung erfordert eine regelmäßige Kontrolle, Pflege und Instandhaltung.

Abstimmung mit den Aufgabenträgern

Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollen möglichst zeitnah vom ÖPNV erschlossen werden, um den Bewohnern bzw. Beschäftigten möglichst frühzeitig eine Alternative zum Pkw zu bieten. Hierzu müssen die Planungen frühzeitig mit dem Aufgabenträger abgestimmt werden.

In die Fortschreibungen der Nahverkehrspläne, die in der Verantwortung der Aufgabenträger liegen, werden auf Grundlage der Bewertung des bestehenden Angebots der Handlungsbedarf identifiziert und Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Die Universitätsstadt soll sich hier aktiv beteiligen und eigene Wünsche und Anregungen mit in den Fortschreibungsprozess einbringen.

Darüber hinaus kann die Universitätsstadt Siegen die Initiierung von neuen Projekten in Abstimmung mit den Aufgabenträgern anregen (z. B. Einrichtung einer Mobilitätszentrale, Einführung einer Mobilitäts-App).

5.4 Kfz-Verkehr

Fließender Kfz-Verkehr

Der Ausbaustandard und die Gestaltung von Haupt- und Erschließungsstraßen orientieren sich an der Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen.

Der Ausbaustandard und die Gestaltung sollen nach den in der RASt empfohlenen Regelmanßen ausgebaut werden, Mindestmaße sollen eine Ausnahme darstellen.

Grundsätzlich hat die Verkehrssicherheit gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs absoluten Vorrang. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll zum Schutz des Menschen (unabhängig von der Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen.

Zur Verringerung der Umweltbelastungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein stetiger Verkehrsablauf auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau anzustreben und durch flankierende Maßnahmen und konsequente Überwachung zu unterstützen.

Ein klar strukturiertes Geschwindigkeitskonzept fördert eine verträgliche Verkehrsabwicklung. Hierzu ist an angebauten Hauptverkehrsstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorzusehen. Bei Gefahrenstellen und im Umfeld von sensiblen Einrichtungen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit punktuell zu reduzieren. Erschließungsstraßen sind – bzw. sollten sein – in der Regel Bestandteil von Tempo 30-Zonen oder anderen verkehrsberuhigten Bereichen (siehe auch Kap. 5.2), sodass keine besonderen Radverkehrsführungen erforderlich bzw. zulässig sind.

Ruhender Kfz-Verkehr

Ein gesamtstädtisches Parkraummanagement ist ein wesentlicher Ansatz zur Verkehrsvermeidung (Reduzierung des Parksuchverkehrs) und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund. Es beinhaltet die Bewirtschaftung des Parkraumangebots in zentralen Innenstadtbereichen mit hoher Parkraumnachfrage sowie die Steuerung des Parksuchverkehrs über ein Parkleitsystem. Das Parkleitsystem muss leicht begreifbar sein und an den Einfahrten zur Kernstadt beginnen.

Erfolge mit dem Parkraummanagement können nur dann erzielt werden, wenn ein begleitendes Überwachungskonzept umgesetzt wird.

5.5 Wirtschaftsverkehr

Die Planungsleitlinien des Wirtschaftsverkehrs entsprechen denen des fließenden Kfz-Verkehrs (vgl. Kap. 5.4). Zusätzlich wird noch festgehalten, dass der Lkw-Verkehr so weit wie möglich unter Berücksichtigung der Zielerreichung von sensiblen Einrichtungen/Bereichen fernzuhalten ist.

5.6 Alternative Antriebe

Im Hinblick auf die alternativen Antriebe werden keine Leitlinien zur planerischen Umsetzung, sondern vielmehr übergeordnete Leitlinien zur Initiierung von Projekten formuliert.

Die Zusammenarbeit mit relevanten ortsansässigen Akteuren trägt dazu bei, dass neue Projektideen entwickelt und initiiert werden. Der fachliche Austausch kann dazu in Form eines Netzwerkes bzw. einer Arbeitsgruppe erfolgen. (analog zum Mobilitätsmanagement, Kap. 5.7)

Die Stadtverwaltung sollte neu initiierte Projekte im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen (z. B. über die Bereitstellung von geeigneten Flächen).

Grundsätzlich stellt die Stadtverwaltung als Arbeitgeber einen öffentlichen Betrieb dar, der im Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds und des Einsatzes von alternativen Antrieben Vorbildfunktion hat. Dies gilt beispielsweise in Bezug auf Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (analog zum Mobilitätsmanagement, Kap. 5.7) oder die Umstellung des städtischen Fuhrparks. Die Stadtverwaltung, aber auch andere öffentliche Betriebe, sollen diese Vorbildfunktion wahrnehmen, sodass auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungswerte auch praxisnahe Überzeugungsarbeit durchgeführt werden kann.

5.7 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement wird als Querschnittsaufgabe verstanden. Ähnlich zum Handlungsfeld „Alternative Antriebe“ werden auch hier keine Leitlinien zur planerischen Umsetzung, sondern übergeordnete Leitlinien zur Initiierung von Projekten formuliert.

Die Schaffung von attraktiven Angeboten im Umweltverbund bildet die allgemeine Grundlage zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Dies wird durch die Planungsleitlinien zum Fuß-, Radverkehr und zum ÖPNV aufgegriffen.

Die Zusammenarbeit mit relevanten ortsansässigen Akteuren trägt dazu bei, dass neue Projektideen entwickelt und initiiert werden. Der fachliche Austausch kann dazu in Form eines Netzwerkes bzw. einer Arbeitsgruppe erfolgen. (analog zu Alternative Antriebe, Kap. 5.6)

Grundsätzlich stellt die Stadtverwaltung als Arbeitgeber einen öffentlichen Betrieb dar, der im Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds und des Einsatzes von alternativen Antrieben Vorbildfunktion hat. Dies gilt u. a. in Bezug auf Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Die Stadtverwaltung, aber auch andere öffentliche Betriebe, sollen diese Vorbildfunktion wahrnehmen, sodass auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungswerte auch praxisnahe Überzeugungsarbeit durchgeführt werden kann. (analog zu Alternative Antriebe, Kap. 5.6)

Die Stadtverwaltung soll ihre informierende, motivierende und koordinierende Rolle zum Auf- und Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit wahrnehmen. Mögliche Handlungsansätze sind hierzu in der Kommunikationsstrategie aufgeführt (siehe Kap. 10).

6 Handlungskonzept

Das Handlungskonzept wurde auf Grundlage der Ergebnisse der Detailanalysen entwickelt und in Form von Maßnahmensteckbriefen zusammengefasst. Die erste Entwurfsfassung des Handlungskonzeptes wurde in Form einer umfassenden Ergebnisdokumentation (Präsentationsform zum Eigenstudium) mit dem projektbegleitenden Arbeitskreis sowie der Öffentlichkeit abgestimmt. Die Ergebnisse der Abstimmung sind in Kap. 6.1 dargestellt.

Darauf aufbauend erfolgte eine Überarbeitung des Handlungskonzeptes. Im Ergebnis liegen insgesamt 49 Maßnahmensteckbriefe vor, die das Handlungskonzept für die Universitätsstadt Siegen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung sowie zur umwelt- und umfeldverträglichen Steuerung des nicht vermeidbaren Kfz-Verkehrs bilden.

6.1 Bürgersicht (Ergebnisse online-Bürgerbeteiligung)

Der erste Entwurf des Handlungskonzeptes sollte ursprünglich im Rahmen einer Veranstaltung vorgestellt werden, bei der alle Interessierten ihr Meinungsbild zu den Handlungsfeldern sowie den Maßnahmensteckbriefen hätten abgeben können. Da eine Veranstaltung aufgrund der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen jedoch nicht möglich war, wurden die Ergebnisse zur ersten Entwurfsfassung des Handlungskonzeptes in Form einer umfassenden Ergebnisdokumentation (Präsentationsform zum Eigenstudium) zur Verfügung gestellt. Die Rückmeldungen wurden mit Hilfe eines Fragebogens erfasst.

Die Beteiligung des projektbegleitenden Arbeitskreises und der Öffentlichkeit verlief zeitgleich vom 18. bis zum 31.01.2021. Die Online-Umfrage wurde von 270 Personen „angeklickt“, wobei die Ausfüllmenge unterschiedlich war. Die Unterlagen, die bereitgestellt wurden, wurden ggf. von weiteren Personen angeschaut, die aber keine Rückmeldung über den Fragebogen gegeben haben.

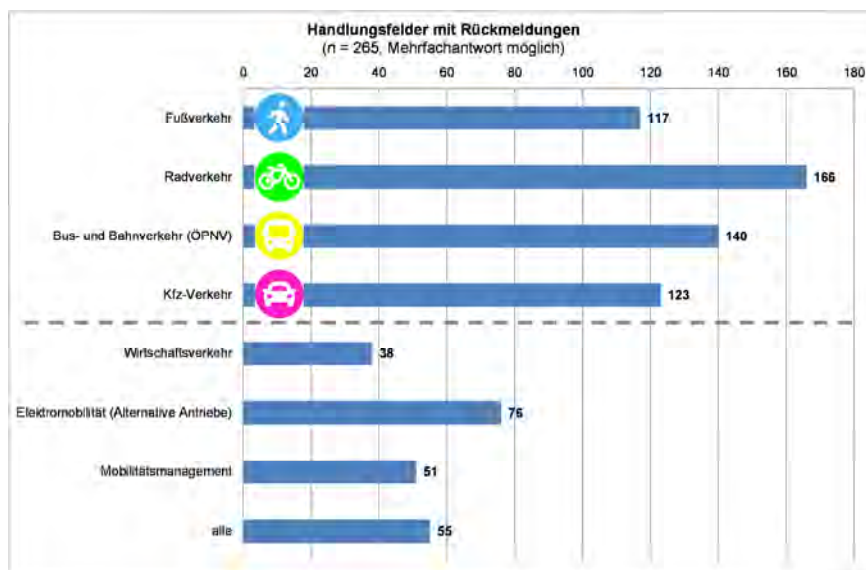
Bedeutung der Handlungsfelder zur Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten

Der Umweltverbund (d. h. Fußverkehr, Radverkehr, Bus- und Bahnverkehr) hat aus Sicht der Befragungsteilnehmenden die höchste Bedeutung im Hinblick auf die Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Dieses Ergebnis stimmt mit der inhaltlichen Schwerpunktsetzung des Konzeptes (Förderung des Umweltverbunds) überein. (Tabelle 21).

Die meisten Rückmeldungen bezogen sich auf die verkehrsmittelspezifischen Handlungsfelder (Fuß-, Rad, Bus- und Bahn-, Kfz-Verkehr). Es ist zu vermuten, dass sich das Ergebnis vor allem durch den direkten Bezug zu den Verkehrsmitteln als Verkehrsteilnehmer begründet. (Bild 136)

Tabelle 21: Bedeutung der Handlungsfelder zur Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten

	sehr wichtig (1) (%)	wichtig (2) (%)	neutral (3) (%)	unwichtig (4) (%)	Kann ich nicht sagen (0) (absolut)	Ø	±	
Fußverkehr	37	40	19	2	4	1,9	0,8	
Radverkehr	51	29	10	7	5	1,7	0,9	
Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)	65	22	10	3	2	1,5	0,8	
Kfz-Verkehr	22	26	30	19	7	2,5	1,1	
Wirtschaftsverkehr	14	29	37	7	34	2,4	0,9	
Elektromobilität (Alternative Antriebe)	22	33	24	17	12	2,4	1	
Mobilitätsmanagement	29	35	18	6	34	2	0,9	

**Bild 136: Handlungsfelder mit Rückmeldungen**

Bewertung der Planungsleitlinien und der Maßnahmensteckbriefe

Die Planungsleitlinien stellen planerische Anweisungen zur Umsetzung der Inhalte der strategischen Leitziele dar. Es wurde abgefragt, ob die Anforderungen aus den Leitziele in ausreichendem Maße aufgegriffen werden.

Bis auf das Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“ liegt die Zustimmung deutlich über 50 %, aber bis auf das Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“ auch unterhalb von 75 %. Es wird davon ausgegangen, dass die geringe Zustimmung in Bezug auf den Kfz-Verkehr sich – analog zur ersten online-Bürgerbeteiligung (vgl. Kap. 3.4) durch die kontroverse Sichtweise (Fußgänger und Radfahrer versus Kfz-Fahrer) begründet. (Bild 137)

Die Zustimmung in Bezug auf die Inhalte der Maßnahmensteckbriefe fällt gegenüber der Planungsleitlinien positiver aus. Hier liegen die %-Anteile „Zustimmung“ von allen Handlungsfeldern deutlich über 50 % und in Bezug auf drei Handlungsfelder auch über 75 %. (Bild 138)

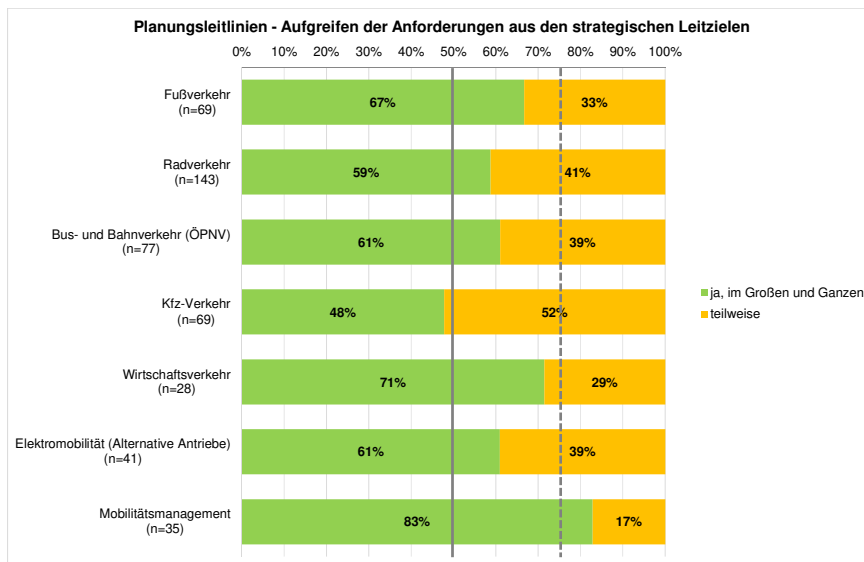


Bild 137: Bewertung der Planungsleitlinien im ersten Entwurf

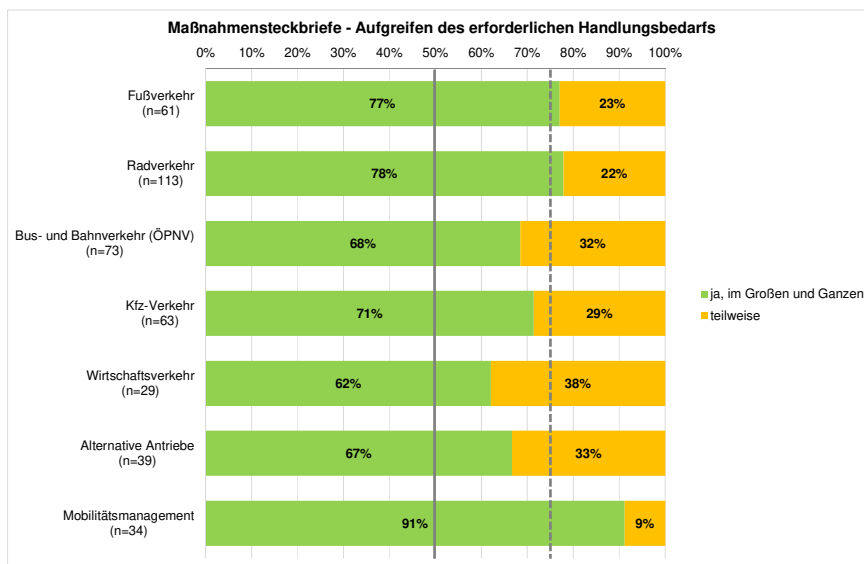


Bild 138: Bewertung der Maßnahmensteckbriefe im ersten Entwurf

Rückmeldungen zum Handlungsfeld „Fußverkehr“

Für das Handlungsfeld „Fußverkehr“ wurde die Bedeutung der Steckbriefe Fußgängerzonen (F2), soziale Sicherheit (F3) und Barrierefreiheit (F5) am höchsten bewertet. (Bild 139)

Die Auswertungen der textlichen Rückmeldungen zum Handlungsfeld ließen folgenden Überarbeitungsbedarf erkennen:

- Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrollen (neuer Maßnahmensteckbrief im Handlungsfeld Kfz-Verkehr),
- Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Um-/Neubau (neuer Maßnahmensteckbrief),
- Durchführung des Fußverkehrs-Checks (neuer Maßnahmensteckbrief),

- Erweiterung des Angebots an Sitzgelegenheiten (neuer Maßnahmensteckbrief).

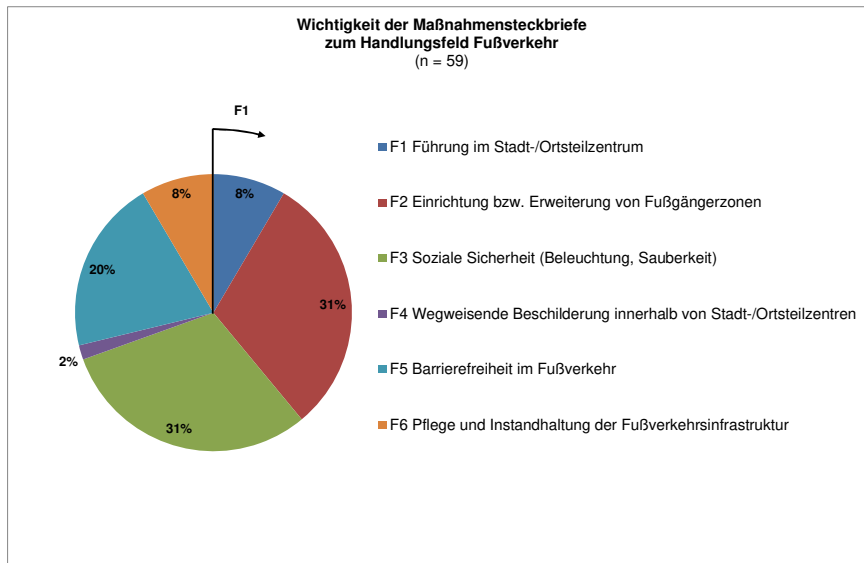


Bild 139: Wichtigkeit der Maßnahmensteckbriefe des Handlungsfelds „Fußverkehr“

Rückmeldungen zum Handlungsfeld „Radverkehr“

Für das Handlungsfeld „Radverkehr“ wurde die Bedeutung der Steckbriefe Radverkehrsführung (R1) sowie Pflege und Instandhaltung (R13) am höchsten bewertet. (Bild 140).

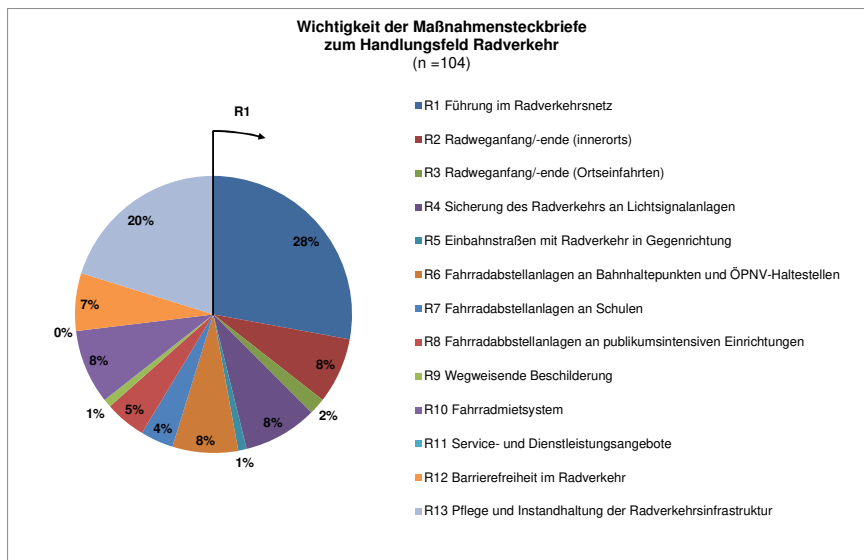


Bild 140: Wichtigkeit der Maßnahmensteckbriefe des Handlungsfelds „Radverkehr“

Die Auswertungen der textlichen Rückmeldungen zum Handlungsfeld ließen folgenden Überarbeitungsbedarf erkennen:

- Gestaltung von Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen/-Straße (neuer Maßnahmensteckbrief),
- Überlagerung des städtischen und des kreisweiten Radverkehrsnetzes sowie Ergänzung auf Stadt-/Ortsteilebene (neuer Maßnahmensteckbrief),
- Bewerbung von Anschaffungsförderung für Pedelecs und Lastenpedelecs (neuer Maßnahmensteckbrief).

Rückmeldungen zum Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“

Für das Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“ wurde die Bedeutung der Steckbriefe Busbeschleunigung (Ö2) sowie ÖPNV-Angebote für verkehrsschwache Räume und Zeiten (Ö3) am höchsten bewertet. Die Maßnahme Ö6 „Initiierung einer Mobilitätszentrale“ wurde nicht als bedeutend bewertet und taucht daher nicht im Diagramm auf. (Bild 141)

Die Auswertungen der textlichen Rückmeldungen zum Handlungsfeld ließen folgenden Überarbeitungsbedarf erkennen:

- Park & Ride analog zu Bike & Ride auch im Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“ aufnehmen,
- Modernisierung der Haltestellenausstattung (in Maßnahmensteckbrief Ö3 „Pflege und Instandhaltung von Haltestellen“ integriert),
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der äußeren Stadt-/Ortsteile an das Stadtzentrum Siegen (neuer Maßnahmensteckbrief),
- Verschiebung des Maßnahmensteckbriefs Ö6 „Initiierung einer Mobilitätszentrale“ in das Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“.

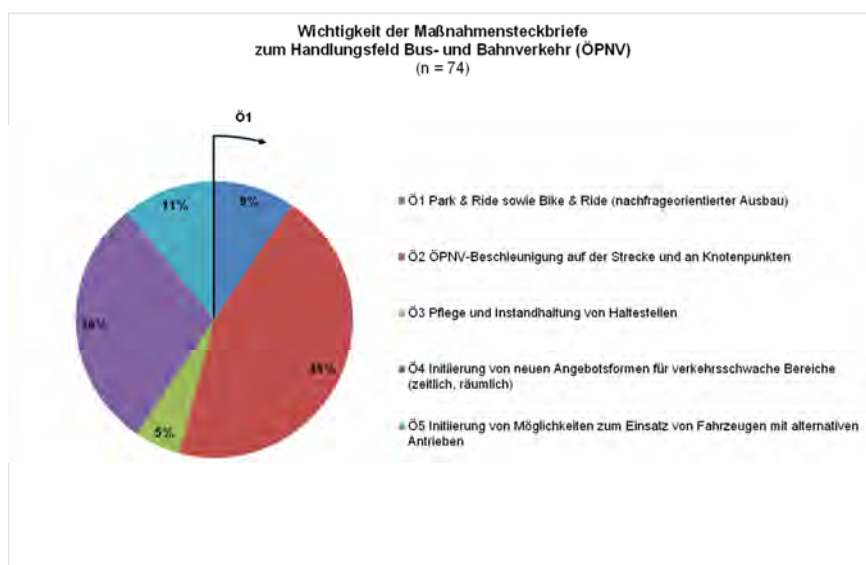


Bild 141: Wichtigkeit der Maßnahmensteckbriefe des Handlungsfelds „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“

Rückmeldungen zum Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“

Für das Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“ wurde die Bedeutung der Steckbriefe Geschwindigkeitsreduzierung (K1) sowie Koordinierung der Lichtsignalanlagen (K2) am höchsten bewertet. (Bild 142)

Die Auswertungen der textlichen Rückmeldungen zum Handlungsfeld ließen folgenden Überarbeitungsbedarf erkennen:

- Machbarkeitsstudie zum Siegbertunnel (neuer Maßnahmensteckbrief),
- Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrollen (neuer Maßnahmensteckbrief),
- Park & Ride-Anlagen (analog zum Maßnahmensteckbrief Ö1 hier im Handlungsfeld mit aufnehmen).

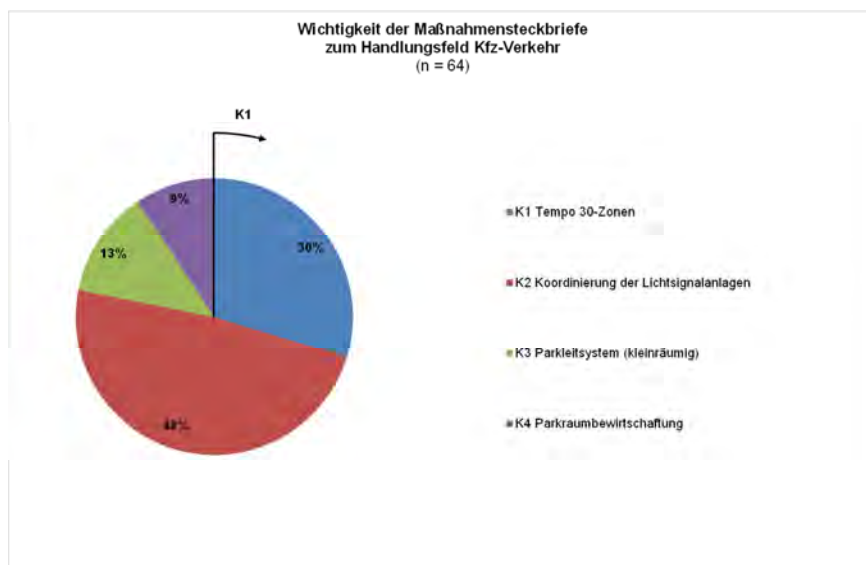


Bild 142: Wichtigkeit der Maßnahmensteckbriefe des Handlungsfelds „Kfz-Verkehr“

Rückmeldungen zum Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“

Eine Bewertung der Bedeutung der Maßnahmensteckbriefe wurde nicht abgefragt, da es im Entwurf nur einen Maßnahmensteckbrief im Handlungsfeld gab.

Die Auswertungen der textlichen Rückmeldungen zum Handlungsfeld ließen folgenden Überarbeitungsbedarf erkennen:

- Gesamtstädtische Analyse der Verkehrsströme im Wirtschaftsverkehr (neuer Maßnahmensteckbrief),
- Machbarkeitsstudie „Infrastrukturen für Wirtschaftsverkehre mit batterieantrieb (BEV) und Wasserstoffantrieb (FCV)“ (neuer Maßnahmensteckbrief).

Rückmeldungen zum Handlungsfeld „Alternative Antriebe“

Eine Bewertung der Bedeutung der Maßnahmensteckbriefe wurde nicht abgefragt, da es im Entwurf nur einen Maßnahmensteckbrief im Handlungsfeld gab.

Die Auswertungen der textlichen Rückmeldungen zum Handlungsfeld lassen folgenden Überarbeitungsbedarf erkennen:

- Strukturierter Ausbau der Ladeinfrastruktur (neuer Maßnahmensteckbrief),
- Ausbau der Wasserstoff-Tankinfrastruktur inkl. Herstellung und Speicherung (neuer Maßnahmensteckbrief).

Rückmeldungen zum Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“

Für das Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“ wurde die Bedeutung der Steckbriefe Personalstelle (M1) sowie zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement (M3) am höchsten bewertet. (Bild 143)

Die Auswertungen der textlichen Rückmeldungen zum Handlungsfeld ließen folgenden Überarbeitungsbedarf erkennen:

- Verschiebung des Maßnahmensteckbriefs Ö6 „Initiierung einer Mobilitätszentrale“ aus dem Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“ in das Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“,
- Initiierung einer Mobilitätsapp (neuer Maßnahmensteckbrief in Ergänzung zum Maßnahmensteckbrief Ö6 „Initiierung einer Mobilitätszentrale“).

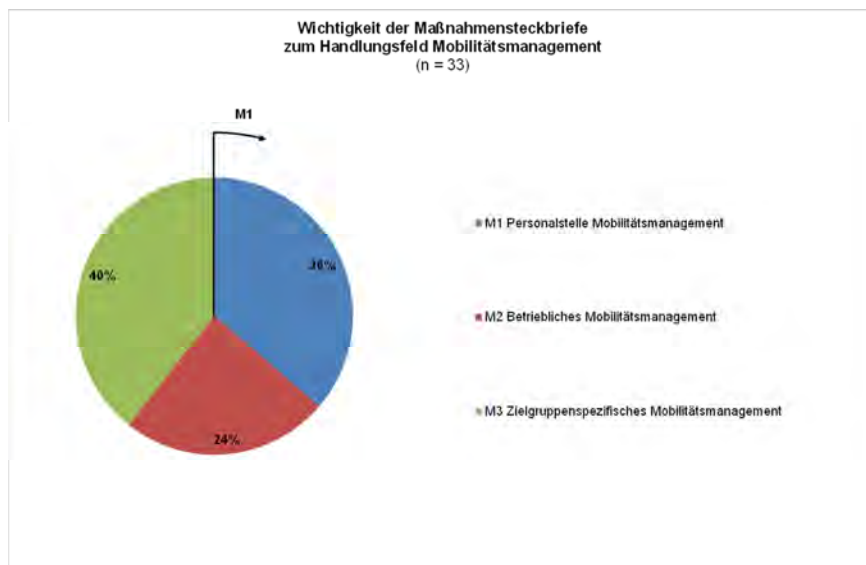


Bild 143: Wichtigkeit der Maßnahmensteckbriefe des Handlungsfelds „Mobilitätsmanagement“

6.2 Handlungsfeld „Fußverkehr“

Für das Handlungsfeld „Fußverkehr“ wurden insgesamt neun Maßnahmensteckbriefe ausgearbeitet (Tabelle 22). Sie befinden sich gesammelt im Anlagenband.

Tabelle 22: Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Fußverkehr“

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Fußverkehr	F1	Führung im Stadt-/Ortsteilzentrum
	F2	Einrichtung bzw. Erweiterung von Fußgängerzonen
	F3	Soziale Sicherheit (Beleuchtung, Sauberkeit)
	F4	Wegweisende Beschilderung innerhalb von Stadt-/Ortsteilzentren
	F5	Barrierefreiheit im Fußverkehr
	F6	Pflege und Instandhaltung der Fußverkehrsinfrastruktur
	F7	Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Um-/Neubau
	F8	Durchführung des Fußverkehrs-Checks
	F9	Erweiterung des Angebots an Sitzgelegenheiten

6.3 Handlungsfeld „Radverkehr“

Für das Handlungsfeld „Radverkehr“ wurden insgesamt 16 Maßnahmensteckbriefe ausgearbeitet (Tabelle 23). Sie befinden sich gesammelt im Anlagenband.

Tabelle 23: Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Radverkehr“

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Radverkehr	R1	Führung im Radverkehrsnetz
	R2	Radweganfang/-ende (innerorts)
	R3	Radweganfang/-ende an Ortseinfahrten
	R4	Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen
	R5	Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
	R6	Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltepunkten und ÖPNV-Haltestellen
	R7	Fahrradabstellanlagen an Schulen
	R8	Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Einrichtungen
	R9	Wegweisende Beschilderung (Hauptnetz und Vorrangroute)
	R10	Fahrradmietsystem
	R11	Service- und Dienstleistungsangebote
	R12	Barrierefreiheit im Radverkehr

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Radverkehr	R13	Pflege und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur
	R14	Gestaltung von Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen/-Straßen
	R15	Überlagerung des städtischen und des kreisweiten Radverkehrsnetzes sowie Ergänzung auf Stadt-/Ortsteilebene
	R16	Bewerbung von Anschaffungsförderung für Pedelecs und Lastenpedelecs

6.4 Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“

Für das Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“ wurden insgesamt sechs Maßnahmensteckbriefe ausgearbeitet (Tabelle 24). Sie befinden sich gesammelt im Anlagenband.

Tabelle 24: Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
ÖPNV	Ö1	Park & Ride sowie Bike & Ride
	Ö2	ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten
	Ö3	Pflege und Instandhaltung von Haltestellen
	Ö4	Initiierung von neuen Angebotsformen für verkehrsschwache Bereiche (zeitlich, räumlich)
	Ö5	Initiierung von Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben
	Ö6	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der äußeren Stadtteile an das Stadtzentrum Siegen

6.5 Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“ (fließend und ruhend)

Für das Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“ wurden insgesamt sieben Maßnahmensteckbriefe ausgearbeitet (Tabelle 25). Sie befinden sich gesammelt im Anlagenband.

Tabelle 25: Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Kfz-Verkehr	K1	Geschwindigkeitskonzept
	K2	Koordinierung der Lichtsignalanlagen
	K3	Parkleitsystem (kleinräumig)
	K4	Parkraumbewirtschaftung
	K5	Machbarkeitsstudie zum Siegbertunnel
	K6	Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle
	K7	Park & Ride-Anlagen

6.6 Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“

Für das Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“ wurden insgesamt drei Maßnahmensteckbriefe ausgearbeitet (Tabelle 26). Sie befinden sich gesammelt im Anlagenband.

Tabelle 26: Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Wirtschaftsverkehr	W1	Mikro-Depots mit Einsatz von Elektronutzfahrzeugen
	W2	Gesamtstädtische Analyse der Verkehrsströme im Wirtschaftsverkehr
	W3	Machbarkeitsstudie „Infrastrukturen für Wirtschaftsverkehre mit Batterieantrieb (BEV) und Wasserstoffantrieb (FCV)“

6.7 Handlungsfeld „Alternative Antriebe“

Für das Handlungsfeld „Alternative Antriebe“ wurden insgesamt drei Maßnahmensteckbriefe ausgearbeitet (Tabelle 27). Sie befinden sich gesammelt im Anlagenband.

Tabelle 27: Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Alternative Antriebe“

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Alternative Antriebe	A1	E-Carsharing
	A2	Strukturierter Ausbau der Ladeinfrastruktur
	A3	Ausbau der Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur inkl. Herstellung und Speicherung

6.8 Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“

Für das Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“ wurden insgesamt fünf Maßnahmensteckbriefe ausgearbeitet (Tabelle 28). Sie befinden sich gesammelt im Anlagenband.

Tabelle 28: Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Mobilitätsmanagement	M1	Personalstelle Mobilitätsmanagement
	M2	Betriebliches Mobilitätsmanagement
	M3	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement
	M4	Initiierung einer Mobilitätszentrale
	M5	Initiierung einer Mobilitäts-App

7 Umsetzungskonzept

Das Umsetzungskonzept stellt eine Priorisierung der Bearbeitung der ausgearbeiteten Maßnahmenempfehlungen dar.

Als erste Orientierung wurde eine klimaorientierte Priorisierung der Maßnahmen ausgearbeitet (siehe Kap. 7.1). Sie zeigt auf, welche Maßnahmen unter Berücksichtigung des Nutzens (CO₂-Einsparpotenzial), der Kosten und des Zeithorizontes für die Umsetzung am effektivsten sind.

Die Umsetzungspriorisierung ist aber grundsätzlich eine politische Entscheidung. Aus diesem Grund wurde in einem zweiten Arbeitsschritt gemeinsam mit der Stadtverwaltung und dem projektbegleitenden Arbeitskreis eine umsetzungsorientierte Priorisierung erarbeitet. (siehe Kap. 7.2)

Im Anlagenband sind die Priorisierungsergebnisse tabellarisch aufgeführt.

7.1 Klimaorientierte Priorisierung der Maßnahmen

Für eine vereinfachte Gegenüberstellung der zusammengetragenen Maßnahmenempfehlungen werden diese mit Hilfe von ausgewählten Kriterien charakterisiert bzw. bewertet.

Nachfolgend werden die für das Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen als relevant diskutierten und ausgewählten Bewertungskriterien näher erläutert. Im Anlagenband sind die Priorisierungsergebnisse tabellarisch aufgeführt.

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)

Eine zentrale Zielsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität ist die Reduzierung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors im Stadtgebiet. Das CO₂-Minderungspotenzial der Maßnahmenempfehlung wird im Kriterium „CO₂-Emissionen“ festgehalten. Die qualitative Bewertung erfolgt fachlich neutral und regelbasiert auf Grundlage der in den Maßnahmensteckbriefen festgehaltenen Wirkungsparameter:

- Verkehrsmittelwahl (Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds),
- Wegelänge (Verringerung zur Reduzierung der Verkehrsleistung),
- Besetzungs-/Auslastungsgrad (Erhöhung),
- Öffentlichkeit (Wahrnehmung in der Öffentlichkeit).

In Bild 144 sowie in Tabelle 29 sind die Zusammenhänge zwischen den Wirkungsparametern und dem CO₂-Einsparpotenzial schematisch skizziert. Hohe Bedeutung für das CO₂-Einsparpotenzial haben vor allem die Kriterien Verkehrsmittelwahl und die Wahrnehmung der Maßnahmen in der Öffentlichkeit.

Die Wirkungsparameter Verkehrsmittelwahl, Wegelänge, Besetzungs-/Auslastungsgrad und Öffentlichkeit berücksichtigen nicht die CO₂-Einsparpotenziale von alternativen Antrieben. Vor diesem Hintergrund wird für die Maßnahmensteckbriefe, die einer Förderung der alternativen Antriebe dienlich sind, von der regelbasierten Bewertung der CO₂-Einsparpotenziale abgewichen und generell

ein hohes Einsparpotenzial angenommen. Dies betrifft folgende Maßnahmensteckbriefe:

- Ö5 (Initiierung von Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben),
- W1 (Mikrodepots mit Einsatz von Elektronutzfahrzeugen),
- A1 (E-Carsharing),
- A2 (Strukturierter Ausbau der Ladeinfrastruktur) und
- A3 (Ausbau der Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur inkl. Herstellung und Speicherung).

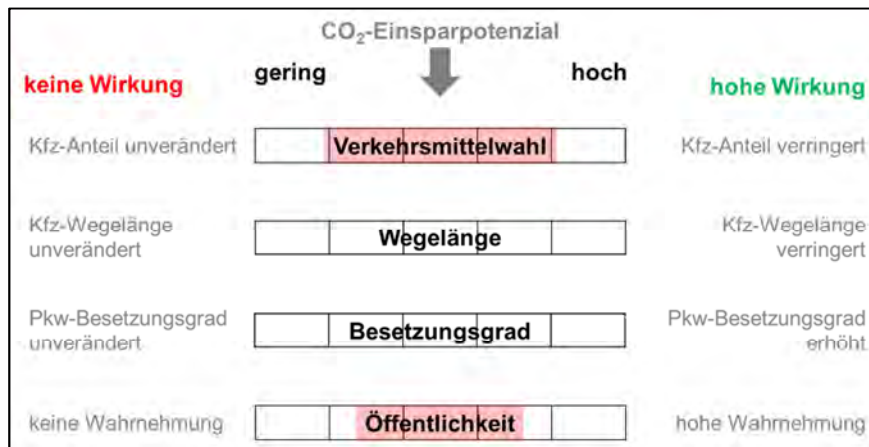


Bild 144: Inhaltlicher Zusammenhang zwischen den Wirkungsparametern aus den Maßnahmensteckbriefen und dem CO₂-Einsparpotenzial

Tabelle 29: Regelbasierter Zusammenhang zwischen den Wirkungsparametern aus den Maßnahmensteckbriefen und dem CO₂-Einsparpotenzial

Verkehrsmittelwahl	Öffentlichkeit	CO ₂ -Emissionen
0	./.	kein bzw. vernachlässigbar geringes Einsparpotenzial
1	0	
1	> 0	geringes Einsparpotenzial
2	./.	
3	./.	mittleres Einsparpotenzial
4	0	
4	> 0	hohes Einsparpotenzial
5	./.	

Die Einstufung der CO₂-Emissionen (Minderungspotenziale) differenziert sich insgesamt wie folgt:

- kein bzw. vernachlässigbar geringes Einsparpotenzial,
- geringes Einsparpotenzial,
- mittleres Einsparpotenzial sowie
- hohes Einsparpotenzial.

Kostenabschätzung

Auf Grundlage der Maßnahmeninhalte wird der finanzielle Aufwand abgeschätzt, der im Hinblick auf die Vorbereitung und Umsetzung der Maßnahmen zu erwarten ist. Bei den Kosten kann es sich um Personal-, Sach-, Investitions- oder Betriebskosten handeln. Aufgrund der gesamtstädtischen Maßnahmenansätze und den zum Teil fehlenden Kenntnissen über die genauen Inhalte bzw. Arbeitsumfänge, können die Kosten zum Teil nur qualitativ abgeschätzt werden. Die Einschätzung erfolgt über Erfahrungswerte und unter Berücksichtigung der Relation der einzelnen Maßnahmenempfehlungen zueinander.

Es erfolgt eine dreiteilige Bewertung nach

- gering (0 bis kleiner 20.000 €),
- mittel (20.000 bis kleiner 100.000 €),
- hoch (100.000 € und mehr).

Kosteneffizienz

Die Kosteneffizienz bewertet den Zusammenhang zwischen dem abgeschätzten CO₂-Minderungspotenzial und dem finanziellen Aufwand. Auf Grundlage von Erfahrungswerten wird folgende regbasierte Einstufung der Kosteneffizienz verwendet (Tabelle 30):

Keine Kosteneffizienz, wenn

- keine nennenswerte CO₂-Minderung zu erwarten ist – unabhängig des finanziellen Aufwandes (gering, mittel, hoch).

Geringe Kosteneffizienz, wenn

- ein mittlerer oder hoher finanzieller Aufwand sowie eine geringe CO₂-Reduzierung zu erwarten sind oder
- der finanzielle Aufwand als hoch eingestuft wird und zeitgleich mittlere CO₂-Minderungspotenziale zu erwarten sind.

Mittlere Kosteneffizienz, wenn

- der finanzielle Aufwand als gering eingestuft wird und eine geringe bzw. mittlere CO₂-Minderung zu erwarten ist,
- ein mittlerer finanzieller Aufwand sowie eine mittlere CO₂-Reduzierung zu erwarten sind oder
- bei einem hohen finanziellen Aufwand auch hohe CO₂-Minderungen zu erwarten sind.

Hohe Kosteneffizienz, wenn

- der finanzielle Aufwand als gering oder mittel eingestuft wird und eine hohe CO₂-Minderung zu erwarten ist.

Tabelle 30: Kosteneffizienz – Regelbasierter Zusammenhang zwischen dem CO₂-Einsparpotenzial und den Kosten

Kosteneffizienz		
CO₂-Minderungspotenzial	Kostenschätzung	
keine	gering	keine
	mittel	
	hoch	
gering	mittel	gering
	hoch	
mittel	hoch	
gering	gering	mittel
mittel		
mittel	mittel	
hoch	hoch	
hoch	gering	hoch
	mittel	

Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)

Das Kriterium erfasst, zu welchem Zeitpunkt die Umsetzung der Maßnahme fertiggestellt ist bzw. zu welchem Zeitpunkt die Wirkungsentfaltung beginnt. Dabei ist zu beachten, dass die maximale Wirkung nicht immer unmittelbar mit Fertigstellung der Umsetzung erfolgt (direkte CO₂-Minderungspotenziale), sondern ggf. auch eine Entfaltungsdauer benötigt. Während beispielsweise individuelle Verhaltensänderungen nur langsam ihre Wirkungen entfalten, da zunächst Routinen aufgelöst werden müssen, können CO₂-Emissionen durch einen Austausch der Antriebstechnik (z. B. Elektrobusse statt Busse mit konventionellem Verbrennungsmotor) unmittelbar nach dem Austausch reduziert werden.

Es wird zwischen folgenden Kategorien unterschieden:

- kurzfristig (fertige Umsetzung und damit Wirkungsbeginn innerhalb von 1-2 Jahren),
- mittelfristig (fertige Umsetzung und damit Wirkungsbeginn innerhalb der nächsten 2-5 Jahre) und
- langfristig (fertige Umsetzung und damit Wirkungsbeginn erst nach mehr als 5 Jahren zu erwarten).

Es gibt Maßnahmenempfehlungen, die zu den Daueraufgaben in einer kommunalen Verwaltung gehören und daher keine Zuordnung der Fertigstellung der Maßnahme erfordern. Sie werden im Maßnahmensteckbrief mit „Daueraufgabe“ gekennzeichnet.

Klimaschutzorientierte Priorisierung

Die klimaschutzorientierte Priorisierung erfolgt erneut regelbasiert und damit neutral. Es wird die Kosteneffizienz, die sich aus dem CO₂-Minderungspotenzial und den Kosten zusammensetzt, und die Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn) verknüpft. (Tabelle 31)

Den Daueraufgaben wird keine klimaschutzorientierte Priorisierung zugeordnet, da sie unabdingbar sind.

Im Anlagenband sind die Priorisierungsergebnisse tabellarisch aufgeführt.

Tabelle 31: Klimaorientierte Priorisierung – Regelbasierter Zusammenhang zwischen der Kosteneffizienz und der Fertigstellung der Maßnahme

Kosteneffizienz			Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)		
CO ₂ -Minderungs- potenzial	Kosten- schätzung		kurzfristig (1-2 Jahre)	mittelfristig (2-5 Jahre)	langfristig (> 5 Jahre)
keine	gering	keine	★	★	★
	mittel				
	hoch				
gering	mittel	gering	★★	★★	★
	hoch				
mittel	hoch				
gering	gering	mittel	★★★	★★	★★
mittel					
mittel					
hoch	hoch				
hoch	gering	hoch	★★★★	★★★★	★★
	mittel				

Das Ergebnis zur klimaorientierten Priorisierung ist in den nachfolgenden Abbildungen grafisch aufbereitet dargestellt.

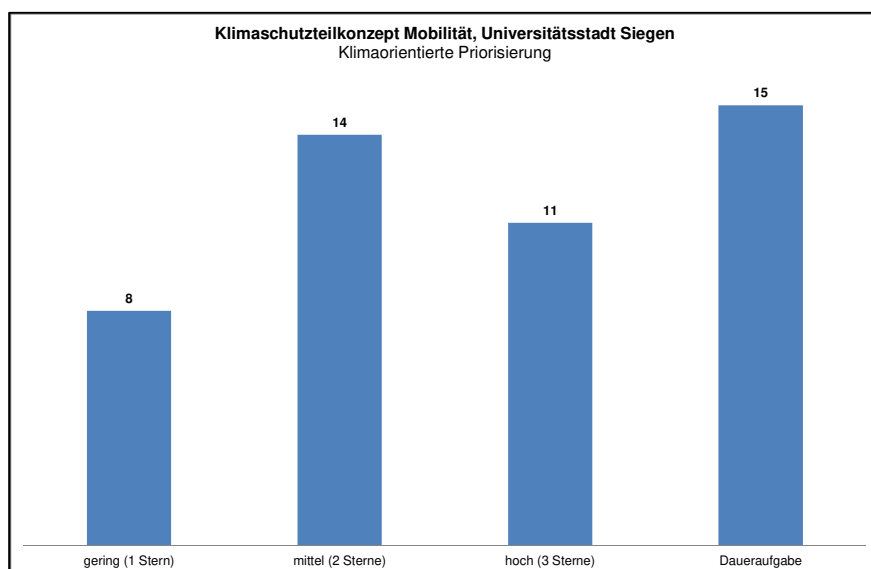


Bild 145: Ergebnis der klimaschutzorientierten Priorisierung – Bewertungsverteilung

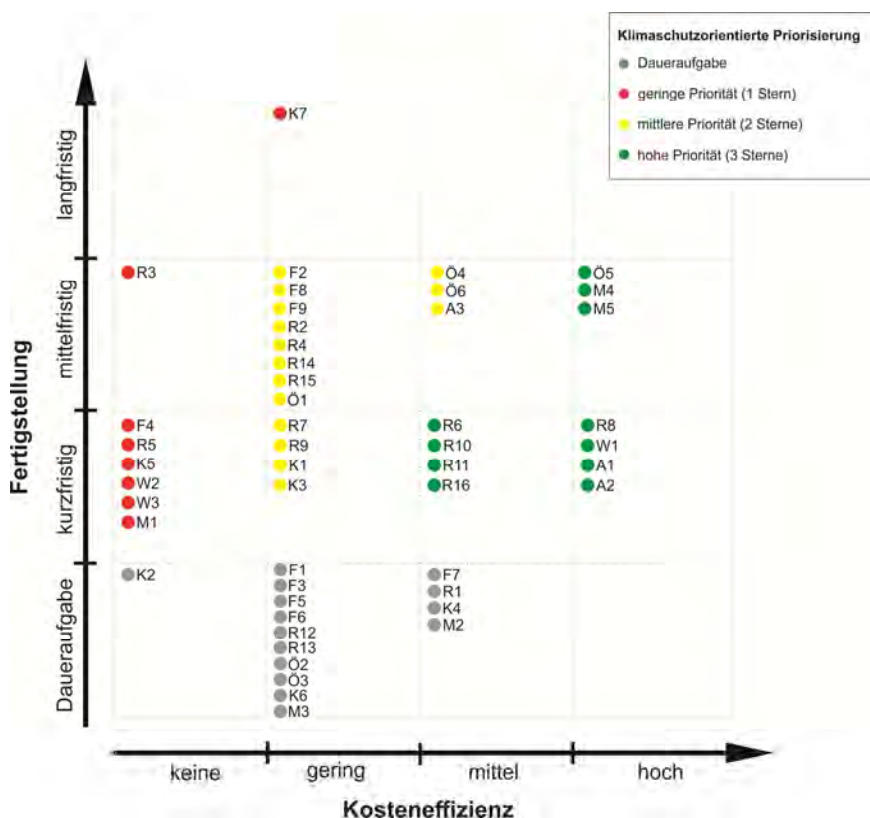


Bild 146: Ergebnis der der klimaschutzorientierten Priorisierung – Bewertungsverteilung

7.2 Umsetzungsorientierte Priorisierung der Maßnahmen

Die umsetzungsorientierte Priorisierung ist grundsätzlich eine politische Entscheidung und wurde im Projekt daher gemeinsam von der Stadtverwaltung und dem projektbegleitenden Arbeitskreis festgelegt.

Die grundlegende Festlegung der umsetzungsorientierten Priorisierung basiert auf folgenden Vorüberlegungen:

- hoch (3 Sterne): Grundlagenmaßnahmen sowie laufende bzw. initiierte Maßnahmen,
- mittel (2 Sterne): Maßnahmen, die nicht in die drei anderen Einstufungen fallen,
- gering (1 Stern): Maßnahmen mit längerem Planungsaufwand,
- neutral (0 Sterne): Maßnahmen mit externer Zuständigkeit.

Aus diesem Grund wurde in einem zweiten Arbeitsschritt gemeinsam mit der Stadtverwaltung und dem projektbegleitenden Arbeitskreis eine umsetzungsorientierte Priorisierung erarbeitet.

Das Ergebnis zur umsetzungsorientierten Priorisierung ist nachfolgend grafisch aufbereitet dargestellt. Im Anlagenband sind die Priorisierungsergebnisse tabellarisch aufgeführt.

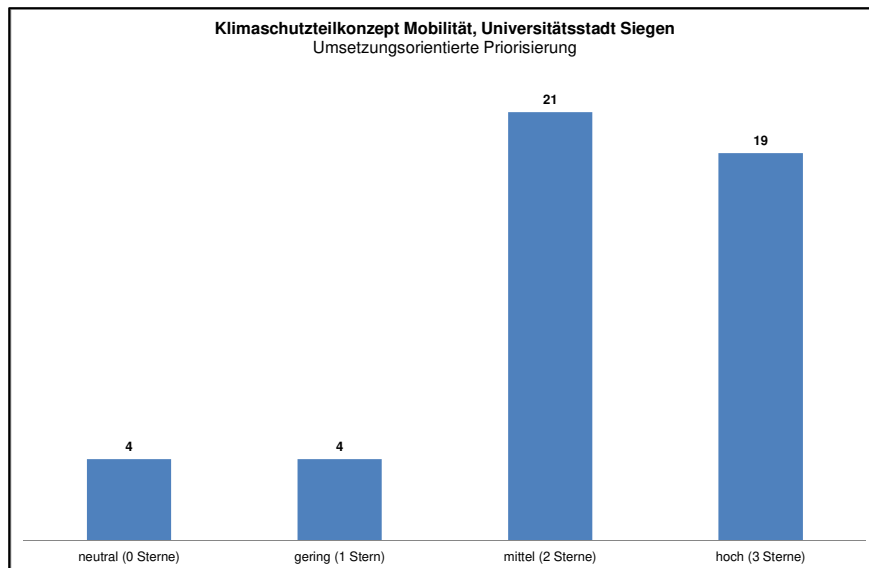
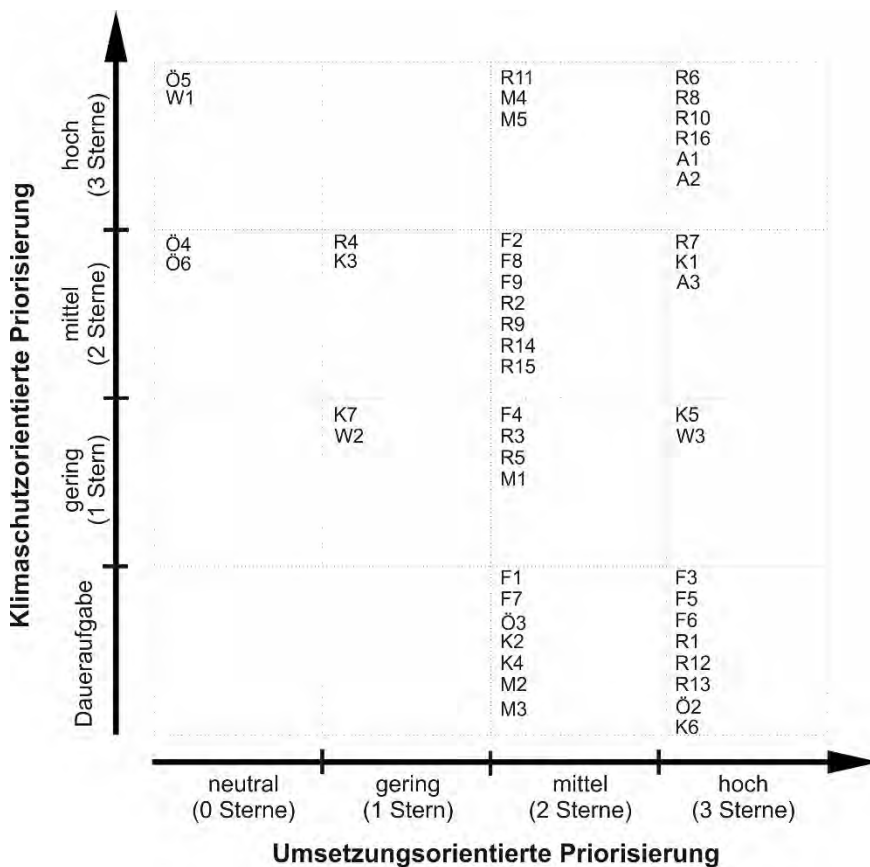


Bild 147: Ergebnis der umsetzungsorientierten Priorisierung – Bewertungsverteilung



Ö1 = setzt sich aus den Einzelmaßnahmen R6 und K7 zusammen und wird daher nicht einzeln bewertet.

Bild 148: Zusammenhang von klimaschutzorientierten und umsetzungsorientierten Priorisierung

8 Verstetigungsstrategie

Damit die Ziele des Klimaschutzteilkonzeptes und die erarbeiteten Maßnahmen kontinuierlich umgesetzt werden können, wird innerhalb der kommunalen Verwaltung eine entsprechende Organisations- und Koordinationsstruktur benötigt. Sie dient der thematischen Verankerung von Mobilität als Querschnittsthema und gewährleistet eine kontinuierliche Berücksichtigung.

8.1 Verwaltungsstruktur

Die Verwaltung der Universitätsstadt Siegen setzt sich aus dem Bürgermeister, den Beigeordneten sowie den verschiedenen Geschäftsbereichen und Abteilungen zusammen. Die Themenfelder Verkehr, Mobilität und Umwelt, die im Klimaschutzteilkonzept Mobilität berührt werden, werden in der Verwaltung hauptsächlich im Geschäftsbereich IV mit den Bereichen

- „Straße und Verkehr“ (4/1),
- „Stadtentwicklung/-planung, Liegenschaften“ (4/5),
- „Umwelt“ (4/7) und
- der Stabsstelle „Klimaschutz“ (GB4)

sowie der „Wirtschaftsförderung“ (1/2) aus dem Geschäftsbereich I behandelt (Tabelle 32).

Tabelle 32: Aufgabenfelder in der Stadtverwaltung Siegen

Geschäftsbereich	Abteilung	Aufgabenfelder
1/2 Wirtschaftsförderung		
./.	./.	Elektromobilität City-Logistik
Stabsstelle GB4 Klimaschutz		
./.	./.	Klimaschutz (Querschnittsaufgabe)
4/1 Straße und Verkehr		
4/1-1	Straßen-/Verkehrsplanung	Entwurfsplanung Lichtsignalanlagen Radverkehr Verkehrsplanung
4/1-2	Straßenneubau	Straßenneubau Ingenieurbauwerke ÖPNV Nahverkehrsplan(ung)
4/1-3	Straßenunterhaltung	Straßenunterhaltung
4/1-4	Straßenverkehrsbehörde	Sicherheit und Ordnung des Verkehrs Umweltzone
4/5 Stadtentwicklung/-planung, Liegenschaften		
4/5-1	Stadtentwicklung	Flächennutzungsplan(ung) Stadtentwicklungsplanung Stadterneuerung
4/5-2	Stadtplanung	Bauleitplanung Bebauungspläne
4/5-3	Liegenschaften	Baugrundstücke Liegenschaftsmanagement
4/7 Umwelt		
./.	Umwelt	BUND Luftverunreinigungen Lärmschutz Umwelt-/Naturschutz

8.2 Organisations- und Arbeitsstruktur

Das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen der Kommunalverwaltung erfordert einen strukturierten und kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess.

Verschiedene Fachstellen innerhalb der Verwaltung sind für den strukturierten und kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess notwendig. Aber auch die Politik und weitere Beteiligte außerhalb der Verwaltung sind einzubeziehen.

Nachfolgend werden die vorhandenen Organisations- und Arbeitsstrukturen vorgestellt.

8.2.1 Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe „Mobilität“

Die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe „Mobilität“ wird als Lenkungsreis innerhalb der Verwaltung verstanden. Sie dient zum Austausch und Abstimmung der verschiedenen Fachstellen zu verschiedenen anstehenden Mobilitätsthemen. Da ihr letztes Treffen allerdings im Jahr 2018 stattgefunden hat, ist eine Reaktivierung notwendig. Langfristiges Ziel dieser Arbeitsgruppe soll die Abstimmung, Koordinierung und Umsetzung des im Klimaschutzteilkonzept Mobilität entwickelten Maßnahmenkataloges sein.

Zur Bearbeitung von spezifischen Projekten können verschiedene Arbeitsteams gebildet werden, die aus Mitarbeitern verschiedener Abteilungen bestehen (vgl. Tabelle 32).

8.2.2 Temporäre Arbeitsteams

Die temporären Arbeitsteams können im Bedarfsfall zur intensiven Beratung und Bearbeitung von Projekten gebildet werden. Um zielgruppenspezifische Handlungsfelder und Maßnahmen beraten und bearbeiten zu können, sind die Teams je nach spezifischer Notwendigkeit einzuberufen und zu besetzen.

8.2.3 Interfraktioneller Arbeitskreis „Klimaschutzteilkonzept Mobilität“

Der interfraktionelle Arbeitskreis wurde zur Begleitung der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen eingerichtet. Eine Verstetigung des Arbeitskreises über den Erstellungsprozess hinaus ist angedacht und wird zur Begleitung der Umsetzung des aufgestellten Maßnahmenkataloges als sinnvoll erachtet. Die Begleitung sowohl durch politische Vertreter als auch weiterer Akteure erhöht die Chancen zur Umsetzung verschiedenster Maßnahmen. Mitglieder dieses Arbeitskreises sind politische Vertreter, die Stadtverwaltung Siegen (vgl. Tabelle 32) sowie verkehrliche Interessenvertreter.

8.2.4 Interkommunale Arbeitsgruppe „Mobilität“ des Kreises Siegen-Wittgenstein

Die interkommunale Arbeitsgruppe „Mobilität“ wurde vom Kreis Siegen-Wittgenstein initiiert und hat das Ziel die kreisangehörigen Kommunen im Bereich der Mobilität miteinander zu verknüpfen. Dabei steht vor allem der Austausch der kommunalen Vertreter im Vordergrund. Zugleich dient die Arbeitsgruppe dazu, die benann-

ten Maßnahmen im Klimaschutzteilkonzept Mobilität des Kreises anzugehen, abzustimmen und eine gemeinsame Richtung im Bereich Mobilität einzuschlagen. Mitglieder in dieser Arbeitsgruppe sind Vertreter des Kreises und der kreisangehörigen Kommunen. Themenspezifisch können weitere Personen hinzugeladen werden.

8.3 Weitere externe Unterstützung

Die Universitätsstadt Siegen ist bereits im Jahr 1995 dem **Klima-Bündnis** beigetreten und verpflichtet sich dadurch seit langem zu klimagerechtem Handeln. Aus diesem Anspruch heraus wurden Konzepte zum Klimaschutz erstellt (Zielkonzept „Klimaschutz und Klimaanpassung“, Integriertes Klimaschutzkonzept des Kreises Siegen-Wittgenstein). Das Klima-Bündnis bietet seinen Mitglieder verschiedene Unterstützungsangebote an: u. a. Beratung zur lokalen Klimaschutzstrategie, Erfahrungsaustausch und Wissenserweiterung durch Veranstaltungen und Publikationen sowie Bereitstellung des Monitoring-Tools „Benchmark Kommunalen Klimaschutz“ (Climate Cities Benchmark)³⁸.

Der Rat der Universitätsstadt Siegen hat am 19.12.2018 die Mitgliedschaft im **Zukunftsnetz Mobilität NRW** zustimmend zur Kenntnis genommen. Eines der Grundverständnisse des Zukunftsnetzes ist eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung und eine Veränderung der Mobilitätskultur durch Mobilitätsmanagement. Mit der Mitgliedschaft seit Januar 2019 nimmt es auch die Universitätsstadt Siegen als Aufgabe an, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu fördern. Analog zum Klima-Bündnis bietet auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW seinen Mitgliedern verschiedene Unterstützungsangebote an: u. a. Beratung bei der Initiierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements, Erfahrungsaustausch und Wissenserweiterung durch Veranstaltungen und Publikationen, Projektvernetzungen, Projektfinanzierungen.

8.4 Handlungsempfehlungen

Das kommunale Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung dauerhaft in der Verwaltungsstruktur zu verankern und mit der Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität als kommunales Mobilitätskonzept nachhaltige Verkehrsangebote und verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen.

Bisher gibt es in der Siegener Verwaltung keine zentrale Gesamtkoordination zur Verankerung und Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements. Vor diesem Hintergrund wird die Schaf-

³⁸ „Benchmark Kommunalen Klimaschutz“ ist ein neues Instrument für Städte und Gemeinden, das die systematische Erfassung und Darstellung der eigenen Aktivitäten und Ergebnisse im Klimaschutz unterstützt. Durch die vergleichende Präsentation mit nationalen Durchschnittswerten und den Ergebnissen anderer Kommunen werden Prioritäten für das zukünftige Handeln aufgezeigt, für abgebildete Schwachstellen werden konkrete Maßnahmen unterbreitet.“ (Klima-Bündnis e. V. (o. J.): Benchmark Kommunalen Klimaschutz. Flyer. (http://benchmark-kommunalen-klimaschutz.de/fileadmin/benchmark/inhalte/dokumente/Benchmark_Flyer_gesamt.pdf))

fung einer Personalstelle „Mobilitätsmanagement“ empfohlen. Dieser Personalstelle soll zum einen das Controlling zur Umsetzung des kommunalen Mobilitätskonzeptes (vgl. Kap. 9) und zum anderen die Optimierung der Kommunikation zwischen den Fachabteilungen zugeteilt werden. Die Person für das Mobilitätsmanagement übernimmt damit die Aufgabe des Schnittstellenmanagements, d. h. der fachübergreifenden Kommunikation mit:

- der Koordinierung der verwaltungsinternen Prozesse,
- der Organisation der internen und externen Projektkommunikation sowie
- der Ideensammlung und Initiierung von Mobilitätsmanagementvorhaben.

Die inhaltliche Federführung bleibt selbstverständlich bei den jeweiligen Fachabteilungen.

Um die Person auf die zu erfüllenden Aufgaben gezielt vorzubereiten, kann die Möglichkeit eines Fortbildungslehrgangs zum kommunalen Mobilitätsmanagement genutzt werden, der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW angeboten wird.

Das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen der Kommunalverwaltung erfordert einen strukturierten und kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. Verschiedene Fachstellen innerhalb der Verwaltung sind dafür notwendig. Das Zusammenspiel der einzelnen Fachstellen mit der Politik und weiteren Beteiligten außerhalb der Verwaltung wird in Bild 149 dargestellt.



Bild 149: Organisations- und Arbeitsstruktur hinsichtlich der Verankerung von Verkehr und Mobilität

Die dargestellte Arbeits- und Organisationsstruktur liegt zum größten Teil bereits vor und kann für die Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements verwendet werden. Notwendige Elemente zur Etablierung von Mobilitätsmanagement in die Abläufe der Verwaltung werden dadurch in bereits bestehende Strukturen eingebettet. Dopplungen und Parallelstrukturen werden so vermieden. Beteiligte außerhalb der Verwaltung und notwendige Akteure werden durch den interfraktionellen (projektbegleitenden) Arbeitskreis „Klimaschutzteilkonzept Mobilität“ bereits seit der Konzepterstellung eingebunden.

9 Controlling-Konzept

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität ist eine stetige Überprüfung und Anpassung notwendig. Hierzu ist in regelmäßigen Zeitabständen der Arbeitsstand zu erfassen und der Zielerreichungsgrad zu bewerten. Beides sind Aufgaben des Controllings.

9.1 Erfassung des Arbeitsstands

Zur Erfassung des Arbeitsstands ist ein Wissensaustausch mit den für die Maßnahmen benannten Zuständigkeiten erforderlich. Da es sich um eine wiederkehrende Aufgabe handelt – Durchführung für jede Einzelmaßnahme und wiederholt in regelmäßigen Zeitabständen – sollte der Wissensaustausch zur Minimierung des Arbeitsaufwands möglichst standardisiert durchgeführt werden. Es wird daher der Einsatz eines strukturierten Erfassungsbogens empfohlen.

In diesem Erfassungsbogen sollten folgende Informationen abgefragt werden, sodass eine differenzierte Erfassung des aktuellen Arbeitsstands erfolgen kann:

- Grundlegende Projektinformationen (**Worum geht es?**): werden von der Mobilitätsmanagerin vorausgefüllt (u. a. Projekttitel, -inhalte, -ziele, geplanter Zeithorizont); diese können im Wesentlichen aus den Projektsteckbriefen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität entnommen werden
- Projektstatus (**Woran wird gearbeitet?**): noch nicht gestartet/ in Vorbereitung/ läuft/ abgeschlossen/ Stillstand (in Bezug auf „in Vorbereitung“ und „läuft“ abfragen, was schon gemacht wurde, was aktuell bearbeitet wird und was als nächstes folgt; in Bezug auf „Stillstand“ nach den Gründen fragen)
- Projektziele (**Wo steht das Projekt?**): rot (ohne Anpassung werden die Projektziele nicht erreicht), gelb (es geht voran, aber es gibt Schwierigkeiten), grün (alles läuft nach Plan)
- Schwierigkeiten (**Was muss entschieden werden?**): Falls es Schwierigkeiten in Bezug auf das Projekt gibt/gab, welche sind das und wodurch ergeben/ergaben sich diese? Werden Entscheidungen benötigt, um die Schwierigkeiten zu beheben? (Erfahrungen sammeln, um dies beim nächsten Mal besser machen zu können)

Bezüglich des zeitlichen Rhythmus ist diese Erfassung des Arbeitsstands ca. alle zwei bis drei Jahre durchzuführen, sodass sich die Jahre 2022 sowie das 2025 anbieten würde, da für das letztere Jahr auch eine Modal Split-Erhebung geplant ist. Analog bieten sich weitergehend die Jahre 2027 und 2030 an, da auch hier wieder für das letztere Jahr eine Modal Split-Erhebung geplant ist.

9.2 Bewertung des Zielerreichungsgrads

In Zusammenarbeit mit der Verwaltung wurde im Erarbeitungsprozess des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität ein Bewertungssystem mit ausgewählten Indikatoren aufgebaut (siehe Kap. 4.2.3).

Zur Quantifizierung der ausgewählten Indikatoren ist eine Datenerhebung erforderlich.

Diese Datenerhebung umfasst verschiedene Bereiche. Zum einen betrifft das die Bevölkerung, dessen Mobilitätsverhalten durch eine Haushaltsbefragung erfasst werden kann. Die letzte Haushaltsbefragung wurde 2017 durchgeführt. Es wird empfohlen, dies in fünf Jahren (2025) als Halbzeit der Prognosezeit des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität zu wiederholen. Danach ist es ratsam, alle fünf Jahre eine Haushaltsbefragung durchzuführen, um die Entwicklung des Modal Splits kontinuierlich zu beobachten (Kosten: ca. 40.000-50.000 € je Durchführung inkl. Auswertung³⁹).

Zum anderen ist eine Datenerhebung im Bereich Klima von Bedeutung. Eine erste Klimabilanzierung (Analyse) wurde 2020 durchgeführt. Die Aufgabe des Klimaschutzmanagers des Kreises Siegen-Wittgenstein ist es, eine weitere Klimabilanzierung alle zwei Jahre durchzuführen (Kosten: ./.. liegen nicht bei Stadt).

Außerdem gilt es fortführend zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen Verkehrszählungen im Kfz-, Rad- und Fußverkehr (Kosten: 350-700 € je Knotenpunkt, abhängig vom Knotenpunkt) sowie ÖPNV-Fahrgastzählungen (Kosten: ./.. liegen nicht bei Stadt) durchzuführen. In Bezug auf die Verkehrszählungen unterhält die Universitätsstadt Siegen keine Dauerzählstellen für den Kfz-Verkehr. Von Seiten des Landesbetriebs wird derzeit eine Dauerzählstelle im Stadtgebiet betrieben (L 531 Eiserfelder Straße, 5114/5332). Seit Anfang November 2019 gibt es in Siegen drei Dauerzählstellen im Radverkehr (vgl. Kap. 3.6.2). (Kosten: ca. 5.700 € einmalige Herstellungskosten je Zählstelle sowie ca. 400 € jährliche Betriebskosten je Zählstelle).

9.3 Akteursbeteiligung

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität ist die Miteinbeziehung verschiedener Akteure von großer Bedeutung. Während der Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität wurde durch einen zuvor initiierten Arbeitskreis kontinuierlich begleitet.

Es ist zu empfehlen, dass die Sitzungen des projektbegleitenden Arbeitskreises fortgesetzt werden, da so garantiert werden kann, dass aktuelle Themen und Problemstellungen im Bereich Mobilität besprochen und diskutiert werden können und die Ergebnisse in die politischen Fraktionen hineingetragen werden. In diesem Rahmen kann auch über den erfassten Arbeitsstand berichtet werden. Außerdem werden so die Veränderungen gegenüber dem Vorbericht sowie aufgefallene Schwierigkeiten angesprochen. Maßgebende Entscheidungen (z. B. über neue Projekte) sind – wie bisher auch – in den entsprechenden politischen Gremien vorzubereiten bzw. zu treffen (Verkehrsausschuss, Ausschuss für Umwelt, Klima und Energie, Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften).

Neben dem Arbeitskreis wird auch eine weitere Einbindung der Bürgerschaft für sinnvoll erachtet. Dies erfolgt unter anderem

³⁹ Die Kosten lassen sich durch Synergieeffekte reduzieren, wenn die Mobilitätsenerhebung zeitgleich mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein durchgeführt wird, so wie es auch in 2017 erfolgt ist.

durch die empfohlenen Maßnahmen der Kommunikationsstrategie (Kap. 10) und die wiederholte Durchführung der Mobilitätsbefragung der Einwohner der Stadt Siegen (z. B. 2025, also nach acht Jahren). Darüber hinaus wird vorgeschlagen in einem Fünf-Jahres-Rhythmus (Halbzeit 2025 und Zielhorizont 2030) eine Bürgerinformationsveranstaltung zum Thema Mobilität abzuhalten⁴⁰.

9.4 Handlungsempfehlungen

Das Controlling benötigt die Einbindung aller relevanten Fachabteilungen, die sich mit der Umsetzung der Handlungsempfehlungen beschäftigen. Es handelt sich demnach um eine fachübergreifende Kommunikation. Diese Aufgabe wurde bereits unter Kap. 8.4 der Personalstelle „Mobilitätsmanagement“ zugeordnet. Es wird daher empfohlen, die Durchführung des Controllings als Aufgabenfeld in den Verantwortungsbereich der empfohlenen Stelle „Mobilitätsmanagement“ zu integrieren.

⁴⁰ Bürgerinformationen zu ausgewählten verkehrsbezogenen Themen sind der Kommunikationsstrategie zugeordnet.

10 Kommunikationsstrategie

Der Erfolg des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität hängt von der Mitwirkung der Öffentlichkeit als Verkehrsteilnehmer ab. Sie soll durch Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen ihr Mobilitätsverhalten zu Gunsten des Umweltverbunds ändern. Eine grundlegende Voraussetzung hierfür stellt die Akzeptanz des Klimaschutzteilkonzeptes als Handlungsfahrplan der Verkehrsplanung für die nächsten zehn Jahre dar. Zur Förderung der Akzeptanz erfolgte bereits im Rahmen der Konzepterstellung eine frühzeitige und breite Akteursbeteiligung (Verwaltung, Arbeitskreis, Politik, Einzelakteure, allgemeine Öffentlichkeit). In Bezug auf die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität gilt es nun diese Beteiligung in Form von Kommunikation weiter fortzusetzen, um die abgeschätzten Wirkungspotenziale optimal ausschöpfen zu können.

Die informatorische Rolle der Stadt in Bezug auf verkehrsrelevante Themen ist in den aufgestellten Leitzielen verankert (vgl. Leitziel 10 „Koordination und Information“).

Die Kommunikationsstrategie fasst die Maßnahmen der strategischen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zur Außendarstellung zusammen. Die Maßnahmen sollen die öffentliche Wahrnehmung der Inhalte des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität und deren Umsetzung fördern. Dabei soll ein Zusammenspiel aus sachlicher Wissensvermittlung (u. a. Umsetzungsstand, weitere Planungen, Angebotsbestand, Verkehrsregeln) und emotionaler Überzeugung (u. a. Aufklärung, Kampagnen, Wettbewerbe) verfolgt werden.

Insbesondere bei begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen sind die Kommunikationsinhalte sowie die einzusetzenden Medienkanäle genau zu planen und kontinuierlich anzupassen. Im Allgemeinen ist auf eine barrierefreie Kommunikation zu achten. Dies gilt nicht nur für gedruckte Medien, sondern vor allem auch ist für die städtische Internetseite. Aspekte wie einfache Sprache oder Skalierbarkeit der angebotenen Inhalte sind hier zu berücksichtigen.

10.1 Sachliche Wissensvermittlung

Die Bürgerinnen und Bürger sollen sachlich über Projekthinhalte und -ergebnisse sowie über den Umsetzungsstand und weitere verkehrsrelevante Themen (z. B. weitere Planungen, vorhandene Mobilitätsangebote, geltende Verkehrsregeln) informiert werden. Dies fördert das Verständnis hinsichtlich der Komplexität der Verkehrsplanung sowie des Handlungsbedarfes und der – zum Teil eingeschränkten – Handlungsmöglichkeiten. Darüber hinaus kann so der Arbeitsfortschritt präsentiert und evtl. Verzögerungen bei der Umsetzung frühzeitig erklärt werden.

Die sachliche Wissensvermittlung beschränkt sich aber nicht nur auf die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität, sondern bezieht sich auch auf die im Stadtgebiet vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten. Nur wenn diese bekannt sind, können sie auch genutzt werden.

Im Rahmen der online-Bürgerbeteiligung wurde häufiger das Miteinander im Straßenverkehr bemängelt – vor allem die Missachtung von Verkehrsregeln, wodurch andere Verkehrsteilnehmende in Bedrängnis kommen (können). Auf der Ebene der sachlichen

Wissensvermittlung bietet es sich daher an, nochmals die grundlegenden bzw. wichtigsten Verkehrs- und Verhaltensregeln den Bürgerinnen und Bürgern ins Bewusstsein zu rufen.

Für die sachliche Wissensvermittlung müssen alle relevanten Daten und Informationen (u. a. zu den Projekthinhalten, dem Projektsachstand, den Mobilitätsangeboten, den Verkehrsregeln) als Grundlage zusammengetragen werden. Die Projekthinhalte und der Projektsachstand sollen kontinuierlich im Rahmen des Controllings erfasst werden, für dessen Durchführung die Stelle des Mobilitätsmanagers verantwortlich sein soll (vgl. Kap. 9).

Die Berichterstattung zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität sollte sowohl im politischen Rahmen als auch – ggf. in komprimierter Art und Weise – öffentlich über die städtische Internetseite und die von der Stadt genutzten sozialen Medienkanäle erfolgen. Dies gewährleistet die Erreichung einer Vielzahl an Interessierten. Hierbei ist die Pressestelle der Stadtverwaltung unterstützend einzusetzen. In Bezug auf die Verwendung der sozialen Medienkanäle muss beachtet werden, dass bei Zulassung einer Kommentierung von eingestellten Beiträgen die Mitteilungseingänge kontinuierlich analysiert und ggf. auch darauf reagiert werden muss (Moderation des Kommunikationsprozesses).

Über die städtische Internetseite sollte auch die Übersicht über die vorhandenen Mobilitätsangebote abrufbar sein. Dies ist vor allem für Neubürgerinnen und -bürger sowie für ortsunkundige Besuchende der Universitätsstadt Siegen von Bedeutung. Auf der Startseite befindet sich beispielsweise heute schon die Verknüpfung zu Informationen zum Parken in Siegen (u. a. Parkleitsystem, Parkeinrichtungen, Park & Ride) sowie zu Verkehrshinweisen (Baumaßnahmen und sonstige Sperrungen). Über die Sichtung der Dienstleistungen (alphabetisch gruppiert) ist der Hinweis darauf, wo Informationen zum ÖPNV zu finden sind (Verweis auf die Internetseite des ZWS), aufzufinden. Andere Informationen (z. B. zu den anmietbaren Fahrradboxen) sind nur über die Suchfunktion auffindbar. Das Auffinden der Informationen zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten wird erleichtert, wenn unter der Rubrik „Leben in Siegen“ die Unterkategorie „Mobilitätsangebote“ oder „Rund um Mobilität“ eingerichtet wird, in der die zugehörigen Informationen zusammengestellt werden.

Die Vermittlung der grundlegenden bzw. wichtigsten Verkehrs- und Verhaltensregeln liegt an der Schnittstelle zur emotionalen Überzeugungsarbeit. Es werden sachliche Informationen dargestellt. Da diese aber im Allgemeinen bekannt sein sollten, geht es vielmehr um eine Bewusstseins-schaffung über die Konsequenzen der Missachtung (u. a. Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder der Wohnbevölkerung). Dies wird oftmals mit Hilfe von emotionalen Kampagnen bewirkt (siehe Kap. 10.2).

10.2 Emotionale Überzeugungsarbeit

Neben der Faktendarstellung sollte emotional über Verhaltenswirkungen aufgeklärt und zur Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote motiviert werden. Letzteres knüpft an die Maßnahmenempfehlungen zum Mobilitätsmanagement an (vgl. Kap. 0).

Die Zielsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität der Universitätsstadt Siegen, die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des

Umweltverbunds zu ändern, hat nur dann Erfolg, wenn die Verkehrsteilnehmenden das Verkehrsverhalten ändern. Dabei gilt zu beachten, dass Verhaltensänderungen stets mit erheblichen Anstrengungen verbunden sind. Verhaltensroutinen müssen aufgebrochen werden, aber auch die Symbolisierung des Autos als einzige individuelle Freiheit im Straßenverkehr. *„Für die Verkehrswende bedeutet das: [neben dem Ausbau der Angebote des Umweltverbunds als Grundlage, müssen] auch die Alternativen zur Automobilität [...] professionell vermarktet werden. Dafür sind neue Bilder, Vorstellungen und Geschichten notwendig, da Wandel schnell auch als Bedrohung oder Verlust verstanden wird.“*⁴¹ (Agora Verkehrswende 2019, S. 3). Vor diesem Hintergrund reicht eine sachliche Wissensvermittlung der objektiven Vorteile allein nicht aus. Vielmehr muss mit Hilfe von emotionaler Überzeugungsarbeit die nachhaltigen Mobilitätsangebote als attraktive Alternative wahrgenommen werden.

Wie bereits in Kap. 10.1 dargestellt wurde, stellt die Vermittlung der grundlegenden bzw. wichtigsten Verkehrs- und Verhaltensregeln eine sachliche Informationsvermittlung dar, die aber oftmals über **emotionale Botschaften** ins Bewusstsein gerufen werden müssen, da sie im Grunde bekannt sind bzw. sein sollten (z. B. Bild 150).

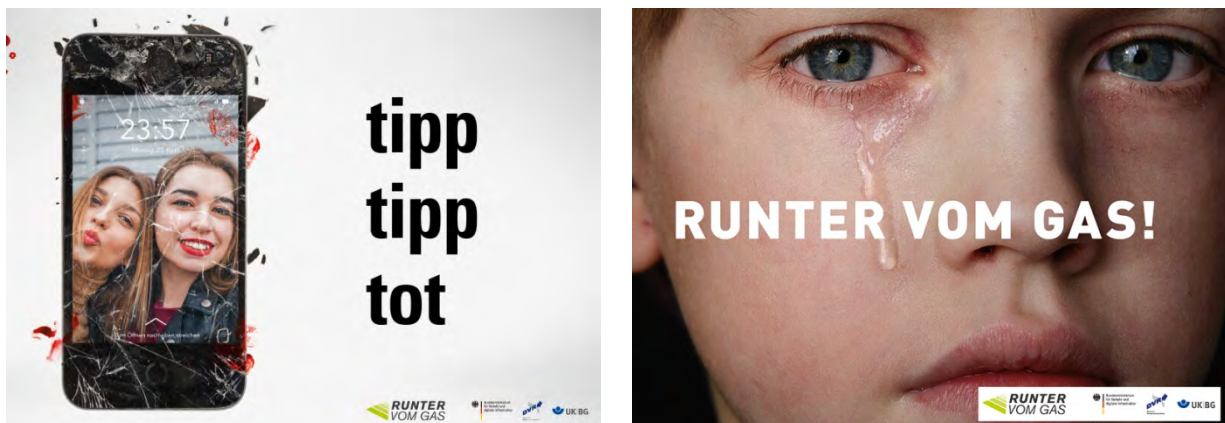


Bild 150: Plakatkampagnen „Finger weg vom Handy“ und „Runter vom Gas“⁴²

Diese Verknüpfung von rationalen Botschaften mit emotionalen Bildern ist auch für den innerstädtischen Verkehr anwendbar. Durch Sichtbarkeit, Identifikation und Beteiligung wird eine neue Wertorientierung erzeugt. Im Gegensatz zu den beispielhaften Plakatkampagnen können auch humorvolle und coole Bilder vermittelt werden (Bild 151 und Bild 152).

⁴¹ Agora Verkehrswende (2019): Neue Wege in die Verkehrswende. Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change. Berlin 2019

⁴² <https://www.runtervomgas.de/aktionsmaterial/autobahnplakate.html>; abgerufen am 26.03.2021

Die Informationsbereitstellung für Neubürger (vgl. Kap. 3.12.3 „Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement“) gehört zum **Dialogmarketing** und hat sich bereits in vielen deutschen Städten etabliert. *„Das Besondere an dieser Form der Kommunikation: Neuzugezogene werden nicht nur per Anruf kontaktiert (bei dem sie alle für sie relevanten Informationen erfragen können), sondern erhalten auch eine attraktive Informationsmappe, die neben Netzplänen Schnuppertickets für den ÖPNV enthält.“* (Agora Verkehrswende 2019, S. 30). Damit beschränkt sich das Neubürgermarketing nicht auf die reine Informationsvermittlung, sondern baut mit den Schnupperangeboten auch „Nutzungshürden“ ab (Schaffung von Anreizen, Befähigung).

Ähnlich zu den Schnupperangeboten schaffen auch **Wettbewerbe** Anreize den Umweltverbund zu nutzen. Nachfolgend sind hierzu Beispiele aufgeführt, die als Anregung dienen sollen:

- **Motorisierter Individualverkehr:**
Familie verzichtet für einen Monat auf das eigene Auto und berichtet öffentlich über die Erfahrungen und erhalten dafür ein Pedelec und/oder eine ÖPNV-Familienkarte; Senioren melden Auto oder geben Führerschein ab und bekommen dafür ein ÖPNV-Jahresticket
- **Öffentlicher Personennahverkehr:**
schönste Bus-/Bahn-Geschichte mit Verlosung (ggf. im Wechsel mit Radverkehr)
- **Radverkehr:**
Aktion „Stadtradeln“ und/oder „Aktion mit dem Rad zur Arbeit“; Ausarbeitung einer Sommerradroute mit öffentlicher Eröffnungstour und Verlosung (z. B. alle ein bis zwei Jahre); schönste Radfahrgeschichte mit Verlosung (ggf. im Wechsel mit ÖPNV)
- **Fußverkehr:**
schönster Walking-Bus von Kindergarten- und/oder Schulkindern

In sogenannten **Reallaboren** können Rahmenbedingungen teilweise verändert werden, um die Wirkungen in Vorher-Nachher-Untersuchungen zu identifizieren. Dabei werden die Verkehrsteilnehmenden aktiv mit eingebunden – entweder nur als Nutzende (z. B. in Bezug auf Pop-up Radweg) oder auch als Gestaltende (z. B. in Bezug auf Flächenumnutzung). Hier werden die Lösungsansätze nicht „von oben“ angeordnet, sondern vielmehr „von unten“ heraus entwickelt.

Die emotionale Überzeugungsarbeit ist kein typisches Arbeitsfeld der konventionellen Verkehrsplanung. Es bietet sich an, mit externen Fachexperten und unter Einbeziehung des (Stadt-)Marketings sowie ggf. weiteren Akteuren (z. B. Kreis Siegen-Wittgenstein, ZWS oder ADFC) das Themenfeld zu bespielen. Durch ein zuvor festgelegtes Design, ggf. in Kombination mit einer Dachmarke und/oder einem Logo, ergibt sich zudem ein Wiedererkennungswert.

11 Fazit und Ausblick

Die Universitätsstadt Siegen möchte die Bundes- und Landesregierung bei der Erreichung der formulierten Klimaschutzziele unterstützen und dabei Synergien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung schaffen.

Die Ergebnisse der Klimabilanzierung zeigen auf, dass die Zielsetzung bzgl. des Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor schon heute erfüllt ist, jedoch die Zielerreichung bzgl. der THG-Emissionen problematisch ist. Unter Berücksichtigung des anvisierten Modal Split-Zielwertes (32 % Umweltverbund-Anteil, +4,3 %-Punkte ggü. der Ausgangssituation) reduzieren sich die THG-Emissionen in den nächsten 10 Jahren gegenüber dem Referenzjahr 1990 voraussichtlich um 26 % (Zielwert Bund: -40-42 % bis 2030 ggü. 1990, Zielwert Land: -31 % bis 2030 ggü. 1990). Im Hinblick auf den Klimaschutz sind daher weitere Anstrengungen im Hinblick auf die Umsetzung einer Verkehrswende zu unternehmen. Dem ist sich die Universitätsstadt Siegen auch bewusst und versteht den anvisierten Modal Split-Zielwert nicht als Ober- sondern vielmehr als Untergrenze (minimales Ziel).

Die Verhaltensänderung soll durch eine verbesserte Infrastruktur für den Umweltverbund, ergänzenden umweltverträglichen Mobilitätsangeboten sowie durch weiche Maßnahmen (Information, Kommunikation, Aufklärung) erfolgen.

Die Berechnung der Klimabilanz mit einem ambitionierterem Modal Split (36 % Umweltverbund-Anteil, +8,6 %-Punkte ggü. der Ausgangssituation) macht aber auch deutlich, dass eine Änderung der Verkehrsmittelwahl allein nicht ausreichen wird. Zusätzlich muss der Emissionsausstoß der Fahrzeuge im Allgemeinen reduziert werden (Förderung der alternativen Antriebe).

Die Umsetzung der im Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen aufgeführten Handlungsempfehlungen zur Förderung des Umweltverbunds erfordert ein entsprechendes Haushaltsbudget. Der Schwerpunkt wird dabei beim Radverkehr angesetzt, da hier der größte Nachholbedarf gesehen wird. Die finanziellen Mittel müssen dazu adäquat abgeschätzt und im Zuge der nächsten Haushaltsaufstellung(en) berücksichtigt werden. Eine erste Orientierung bieten dabei die vom Bund im Nationalen Radverkehrsplan 2020 formulierten Finanzbedarfe. Dazu erfolgt zunächst eine Unterteilung der Handlungsnotwendigkeit auf Grundlage des bisherigen Radverkehrsanteil des Modal Splits:

- Einsteiger: Radverkehrsanteil < 10 %
(organisatorische Radverkehrsförderung ist in Anfängen vorhanden oder existiert nicht)
- Aufsteiger: 10% < Radverkehrsanteil < 25 %
(es existiert eine Dynamik in der Radverkehrsförderung)
- Vorreiter: Radverkehrsanteil > 25 %
(die Radverkehrsförderung stellt eine Selbstverständlichkeit dar)

Die Universitätsstadt Siegen zählt derzeit mit einem Radverkehrsanteil von 4 % (Mobilitätsbefragung 2017) zu den Einsteigern. Für sie setzt sich der im Nationalen Radverkehrsplan 2020 aufgeführte jährliche Finanzbedarf wie folgt zusammen:

- Infrastruktur: 6,10-13,10 € pro Einwohner (5,00-12,00 € für Umbau, Neubau und Erhaltung sowie 1,10 € für betriebliche Unterhaltung),
- Abstellanlagen: 1,10-2,50 € pro Einwohner,
- weitere Maßnahmen: 0,50 -2,00 € pro Einwohner,
- nicht-intensive Maßnahmen: 0,50 € pro Einwohner.

Das macht in Summe 8,20 bis 18,10 € pro Einwohner. Bei Anwendung dieses Orientierungswertes ergibt sich auf Grundlage der heutigen Einwohnerzahl (ca. 105.000 Einwohnern, Stand 31.12.2020) ein jährlicher Finanzbedarf für den Radverkehr von 0,9 bis 1,9 Mio. €.

Da der Radverkehr nicht das einzige Handlungsfeld darstellt, käme noch der jährliche Finanzbedarf der anderen Handlungsfelder hinzu. Diese vereinfachte Rechnung zeigt auf, dass ein Umdenken in Bezug auf die Aufteilung der finanziellen Mittel erforderlich ist, aber auch die Akquirierung von Fördermitteln. Fördermöglichkeiten sind mit aktuellem Stand im Handlungskonzept aufgeführt.

Bildverzeichnis

Bild 1:	CO ₂ -Emissionen der Stadt Siegen nach Sektoren (Quelle: Integriertes Klimaschutzkonzept für den Kreis Siegen-Wittgenstein, 2014).....	4
Bild 2:	Modal Split der Universitätsstadt Siegen (Quelle: Haushaltsbefragung Universitätsstadt Siegen, 2017).....	5
Bild 3:	Inhaltliche Bausteine eines Klimaschutzteilkonzeptes	6
Bild 4:	Lage der Universitätsstadt Siegen im Kreis Siegen-Wittgenstein	16
Bild 5:	Pendlerverflechtungen der Universitätsstadt Siegen (Datengrundlage: Landesdatenbank NRW, Datenstand 2018)	17
Bild 6:	Flächennutzung der Universitätsstadt Siegen	18
Bild 7:	Bürgermitteilungen – Auswertung nach Kategorien.....	21
Bild 8:	Bürgermitteilungen – Auswertung der Bewertungen.....	22
Bild 9:	Bürgermitteilungen zum Kfz-Verkehr – Meistgenannte Kritikpunkte/Mängel.....	24
Bild 10:	Bürgermitteilungen zum Bus/Bahn-Verkehr – Meistgenannte Kritikpunkte/Mängel.....	24
Bild 11:	Bürgermitteilungen zum Radverkehr – Meistgenannte Kritikpunkte/Mängel	24
Bild 12:	Bürgermitteilungen zum Fußverkehr – Meistgenannte Kritikpunkte/Mängel	25
Bild 13:	Bürgermitteilungen zu Verknüpfungspunkte – Meistgenannte Kritikpunkte/Mängel	25
Bild 14:	Aufteilung des Seitenraums für Fußgänger (Quelle: EFA 2002, S. 16).....	26
Bild 15:	Verkehrszeichen 239 „Gehweg“	27
Bild 16:	Verkehrszeichen 241 „getrennter Geh-/Radweg“	27
Bild 17:	Verkehrszeichen 239 „Gehweg“ mit Zusatzzeichen 102210 „Radfahrer frei“	27
Bild 18:	Verkehrszeichen 240 „gemeinsamer Geh-/Radweg“	27
Bild 19:	Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Unterstadt).....	30
Bild 20:	Fußgängerzone.....	31
Bild 21:	Sieguferpromenade.....	31
Bild 22:	Knotenpunkt Freudenberger Straße/ Am Bahnhof.....	32
Bild 23:	Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Mitte)	32
Bild 24:	Kölner Straße.....	33
Bild 25:	Obergraben.....	33
Bild 26:	Häutebachweg	34
Bild 27:	Oranienstraße	34
Bild 28:	Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Oberstadt)	35
Bild 29:	Löhrstraße (unterer Abschnitt).....	36
Bild 30:	Löhrstraße (oberer Abschnitt).....	36
Bild 31:	Markt.....	36
Bild 32:	Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Weidenau.....	37
Bild 33:	Bahnübergang Weidenau.....	38
Bild 34:	Eingangsbereich der Unterführung Bahnhof Weidenau.....	38
Bild 35:	Unterführungssituation vorher	38
Bild 36:	Unterführungssituation nachher	38
Bild 37:	Maßnahmenmöglichkeit Breite Straße Weidenau.....	39
Bild 38:	Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Geisweid	40
Bild 39:	Parkplatz unter Hüttentalstraße (Höhe ZOB)	40
Bild 40:	Parkplatz unter Hüttentalstraße (Höhe Lindenplatz)	40
Bild 41:	Maßnahmenmöglichkeiten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Geisweid	41
Bild 42:	Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Eiserfeld.....	42
Bild 43:	Knotenpunkt Siegtalstraße/ Bühlstraße	42
Bild 44:	Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Niederschelden	43
Bild 45:	Bahnüberweg/Zuwegung Bahnhof	44
Bild 46:	Bahnüberweg/Zuwegung Bahnhof	44
Bild 47:	Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Kaan-Marienborn	44
Bild 48:	Anbindung Brauereistraße	45
Bild 49:	Anbindung Am Rain	45
Bild 50:	Querung im Bereich Brauereistraße	45

Bild 51:	Querung im Bereich Am Rain.....	45
Bild 52:	Haltestelle Eisenhüttenstraße, südliche Seite.....	46
Bild 53:	Schulbushaltestelle	46
Bild 54:	Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Seelbach.....	46
Bild 55:	Topographische Potenzialachsen im Radverkehr.....	47
Bild 56:	Gebietsprioritäten im Radverkehr.....	47
Bild 57:	Verbindungsfunktionen zwischen den Gebietsprioritäten im Radverkehr	48
Bild 58:	Kategorisierung des städtischen Radverkehrsnetzes der Universitätsstadt Siegen.....	48
Bild 59:	Kategorisierung des kreisweiten Radverkehrsnetzes (Ausschnitt für die Universitätsstadt Siegen, Arbeitsstand 11/2020)	49
Bild 60:	Abgleich des städtischen Radverkehrsnetzes mit dem kreisweiten Radverkehrsnetzes	49
Bild 61:	Lage der Dauerzählstellen im Radverkehr in der Universitätsstadt Siegen.....	50
Bild 62:	Dauerzählstelle Tiergartenstraße	51
Bild 63:	Dauerzählstelle Siegarena	51
Bild 64:	Dauerzählstelle An der Alche	51
Bild 65:	Platzbedarf von Radfahrenden (Quelle: ERA 2010, S. 16).....	53
Bild 66:	Radfahrstreifen, Birlenbacher Straße in Siegen	54
Bild 67:	Schutzstreifen, Eiserfelder Straße in Siegen	54
Bild 68:	Verkehrszeichen 237 „Radweg“	54
Bild 69:	Verkehrszeichen 241 „getrennter Geh-/Radweg“	54
Bild 70:	Verkehrszeichen 239 „Gehweg“ mit Zusatzzeichen 102210 „Radfahrer frei“	54
Bild 71:	Verkehrszeichen 240 „gemeinsamer Geh-/Radweg“	54
Bild 72:	Verkehrszeichen 244.3 „Beginn Fahrrad-Zone“	56
Bild 73:	Verkehrszeichen 244.1 „Beginn Fahrradstraße“	56
Bild 74:	Bestandssituation zur Radverkehrsführung im definierten städtischen Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Siegen	58
Bild 75:	Verteilung der Art der Radverkehrsführung im Bestand der Universitätsstadt Siegen ...	59
Bild 76:	Handlungsbedarf bzgl. der Radverkehrsführung im Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Siegen.....	59
Bild 77:	Zielkonzept zur Radverkehrsführung im definierten städtischen Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Siegen.....	60
Bild 78:	Maßnahmenempfehlungen zur Radverkehrsführung im definierten städtischen Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Siegen.....	61
Bild 79:	Bestandsfakten zur Radroute Geisweid/Dillnhütten – Niedersetzen – Obersetzen	62
Bild 80:	Setzetalstraße, westlicher Abschnitt.....	62
Bild 81:	Setzetalstraße, östlicher Abschnitt	62
Bild 82:	Maßnahmenmöglichkeiten „Fahrbahnumgestaltung“ zur Radroute Geisweid/Dillnhütte – Niedersetzen – Obersetzen.....	63
Bild 83:	Maßnahmenmöglichkeiten „Alternativroute“ zur Radroute Geisweid/Dillnhütten – Niedersetzen – Obersetzen.....	63
Bild 84:	Bestandsfakten zur Radroute Siegen-City Kochs Ecke – Schleifmühlchen – Lindenberg	64
Bild 85:	Spandauer Straße/Frankfurter Straße	65
Bild 86:	Fludersbach/Wetzlarer Straße.....	65
Bild 87:	Maßnahmenmöglichkeiten zur Radroute Siegen-City Kochs Ecke – Schleifmühlchen – Lindenberg	66
Bild 88:	Bestandsfakten zur Radroute Ziegenbergtunnel – Auf der Schemscheid	67
Bild 89:	Führung des Radverkehrs über den Parkplatz unter der HTS	67
Bild 90:	Maßnahmenmöglichkeiten zur Radroute Ziegenbergtunnel – Auf der Schemscheid	68
Bild 91:	Bestandsfakten zur Vorrangroutenquerung Heeserstraße.....	69
Bild 92:	Vorrangroutenquerung Heeserstraße	69
Bild 93:	Maßnahmenmöglichkeiten zur Vorrangroutenquerung Heeserstraße.....	70
Bild 94:	Querverbindungen zwischen Hauptnetz und Vorrangroute	72
Bild 95:	Schienengebundenes Regionalverkehrsnetz NRW 2020 mit Bezug zum Stadtgebiet Siegen (gültig ab 01.01.2021)	74
Bild 96:	Schienengebundenes Regionalverkehrsnetz NRW 2020 mit Bezug zum Stadtgebiet Siegen – Detailausschnitt Universitätsstadt Siegen (gültig ab 01.01.2021).....	74

Bild 97:	Taktfahrplan Westfalen-Süd 2021 mit Bezug zum Stadtgebiet Siegen – Detailausschnitt Universitätsstadt Siegen (gültig ab 12.08.2020)	76
Bild 98:	ZOB, Hauptbahnhof Siegen	77
Bild 99:	Haltestellenfunktionsplan ZOB, Hauptbahnhof Siegen	77
Bild 100:	Nutzungsdarstellung am Verknüpfungspunkt ZOB/Hauptbahnhof Siegen	78
Bild 101:	Fernbushaltestelle an der Koblenzer Straße in Siegen.....	79
Bild 102:	Platzbedarf von Linienbussen mit maximaler Fahrzeugbreite (Quelle: RAS 2006, S. 26)	81
Bild 103:	Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe (NWL 2011)	82
Bild 104:	Nahverkehrsplan Kreis Siegen-Wittgenstein (ZWS 2016)	82
Bild 105:	Verkehrsmodellgestützte Reisezeitanalysen bzgl. ÖPNV und Kfz-Verkehr im Stadtgebiet Siegen.....	85
Bild 106:	Vorbehaltsnetz 2016 der Universitätsstadt Siegen	87
Bild 107:	Platzbedarf im Begegnungsfall Kfz mit anderen Verkehrsteilnehmern (Quelle: RAS 2006, S. 27)	88
Bild 108:	Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung [Kfz/24h] der Universitätsstadt Siegen (Analyse 2019).....	89
Bild 109:	Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung [Kfz/24h] der Universitätsstadt Siegen (Prognose-Nullfall 2030).....	90
Bild 110:	Vorbehaltsnetz und Tempo 30-Zonen-Konzept aus dem Jahre 1991	91
Bild 111:	Knotenpunktarten und ihre Steuerungsmöglichkeiten des Verkehrsflusses.....	92
Bild 112:	Koordinierung von Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Siegen	93
Bild 113:	Siegbertunnel – Direktverbindung von Sandstraße (L 562) und Marienborner Straße (L 719) unter der Oberstadt hindurch (Quelle: Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Siegen-Mitte, 2014)	94
Bild 114:	Belastungsveränderung des Prognose-Planfalls 2030 Siegbertunnel gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 (DTV [Kfz/24h]).....	95
Bild 115:	Kfz-Parkraumnachfrager und Parkmerkmale (Quelle: EAR 2005, S. 9).....	96
Bild 116:	Parkleitsystem der Universitätsstadt Siegen.....	97
Bild 117:	Platzbedarf für das Bemessungsfahrzeug Pkw (Quelle: RAS 2006, S. 28).....	98
Bild 118:	Parkraumangebot im Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Oberstadt).....	99
Bild 119:	Verkehrsrechtlich angeordnete Lkw-Zufahrtsbeschränkungen innerhalb der Universitätsstadt Siegen.....	101
Bild 120:	Schieneninfrastruktur der KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH (Quelle: www.ksw-siegen.de/infrastruktur).....	102
Bild 121:	Flugdrohne zum Einsatz von Kleinmaterialtransporten (Quelle: www.uni-siegen.de/start/news/oeffentlichkeit/889728.html)	103
Bild 122:	E-Lastenrad im Zustellverkehr der Firma Gieseler Cargo Service Point CSP (Quelle: www.gieseler.com).....	104
Bild 123:	Einwohnerdichte in der Universitätsstadt Siegen.....	105
Bild 124:	Ladepunkte in der Universitätsstadt Siegen, Stand 06/2019	108
Bild 125:	Wasserstofftankstelle in Siegen, Oberes Leimbachtal (Quelle: www.siegen.de/wirtschaft/elektromobilitaet/wasserstoff/erste-wasserstoff-tankstelle-der-region-in-siegen-eroeffnet/)	108
Bild 126:	Alternativ angetriebene Fahrzeuge im kommunalen Fuhrpark der Universitätsstadt Siegen.....	110
Bild 127:	E-Carsharing-Standorte (Vorschläge der Stadtverwaltung) in der Universitätsstadt Siegen.....	111
Bild 128:	Bewertungsindikatoren zur Standortfinden von E-Carsharing (Quelle: Elektromobilitätsentwicklung auf städtischer Mesoebene: Eignungsfeststellung konkreter E-Carsharing-Standorte mittels Präqualifizierungsverfahren, Hafencity Universität Hamburg).....	113
Bild 129:	Elektrokleinstfahrzeug mit Lenk- oder Haltestange (ohne Sitz) – bekannt als „E-Scooter“	114
Bild 130:	Bausteine des Mobilitätsmanagements (Abbildung in Anlehnung an Mobilitätsmanagement-Handbuch 2003).....	116

Bild 131:	Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Siegen für die Analyse (2018)	122
Bild 132:	Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Siegen für das Referenzszenario 2030	130
Bild 133:	Verkehrsmittelwahl (Modal Split) – Zielwert 2030	137
Bild 134:	Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Siegen für das Klimaschutzszenario 2030 mit moderatem Ansatz.....	138
Bild 135:	Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrssektors der Stadt Siegen für das Klimaschutzszenario 2030 mit ambitioniertem Ansatz	139
Bild 136:	Handlungsfelder mit Rückmeldungen.....	149
Bild 137:	Bewertung der Planungsleitlinien im ersten Entwurf.....	150
Bild 138:	Bewertung der Maßnahmensteckbriefe im ersten Entwurf	150
Bild 139:	Wichtigkeit der Maßnahmensteckbriefe des Handlungsfelds „Fußverkehr“	151
Bild 140:	Wichtigkeit der Maßnahmensteckbriefe des Handlungsfelds „Radverkehr“	151
Bild 141:	Wichtigkeit der Maßnahmensteckbriefe des Handlungsfelds „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“	152
Bild 142:	Wichtigkeit der Maßnahmensteckbriefe des Handlungsfelds „Kfz-Verkehr“	153
Bild 143:	Wichtigkeit der Maßnahmensteckbriefe des Handlungsfelds „Mobilitätsmanagement“	154
Bild 144:	Inhaltlicher Zusammenhang zwischen den Wirkungsparametern aus den Maßnahmensteckbriefen und dem CO ₂ -Einsparpotenzial	159
Bild 145:	Ergebnis der klimaschutzorientierten Priorisierung – Bewertungsverteilung	162
Bild 146:	Ergebnis der der klimaschutzorientierten Priorisierung – Bewertungsverteilung	163
Bild 147:	Ergebnis der umsetzungsorientierten Priorisierung – Bewertungsverteilung	164
Bild 148:	Zusammenhang von klimaschutzorientierten und umsetzungsorientierten Priorisierung	164
Bild 149:	Organisations- und Arbeitsstruktur hinsichtlich der Verankerung von Verkehr und Mobilität	168
Bild 150:	Plakatkampagnen „Finger weg vom Handy“ und „Runter vom Gas“	175
Bild 151:	Kampagne „Pro Fahrrad – Rad fahren bewegt“ des Zweirad Industrie Verbands (ZIV)	176
Bild 152:	Plakat „Immer auf den letzten Drücker? Für mehr Sicherheit: Gib der gesengten Sau in Dir keine Chance.“, Stadt Aachen	176
Bild 153:	Beispiele zur Verbreitung von Botschaften	176

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bewertungsindikatoren für die Universitätsstadt Siegen – Indikatoren 1. Ordnung	12
Tabelle 2:	Bewertungsindikatoren für die Universitätsstadt Siegen – Indikatoren 2. Ordnung	13
Tabelle 3:	Bewertungsindikatoren für die Universitätsstadt Siegen – Indikatoren 3. Ordnung	14
Tabelle 4:	Bürgermitteilungen – Auswertung nach räumlichem Bezug.....	23
Tabelle 5:	Bürgermitteilungen mit räumlichem Bezug – Auswertung nach Örtlichkeit	23
Tabelle 6:	Zentrenhierarchie in der Universitätsstadt Siegen	26
Tabelle 7:	Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs.....	29
Tabelle 8:	Einflussbereiche von Infrastruktureinrichtungen mit erhöhten Anforderungen an Gehwege.....	29
Tabelle 9:	Nutzeransprüche des Alltagsradverkehr und des touristischen Radverkehrs	57
Tabelle 10:	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV als Angebotsstandard mit Qualitätskriterium.....	85
Tabelle 11:	Parkraumbewirtschaftung in der Universitätsstadt Siegen, Stand 2019.....	98
Tabelle 12:	Zusammenfassende Beschreibung der Analyse – Indikatoren 1. Ordnung.....	126
Tabelle 13:	Zusammenfassende Beschreibung der Analyse – Indikatoren 2. Ordnung.....	127
Tabelle 14:	Zusammenfassende Beschreibung der Analyse – Indikatoren 3. Ordnung.....	128
Tabelle 15:	Zusammenfassende Beschreibung des Referenzszenarios – Indikatoren 1. Ordnung	131
Tabelle 16:	Zusammenfassende Beschreibung des Referenzszenarios – Indikatoren 2. Ordnung	131
Tabelle 17:	Zusammenfassende Beschreibung des Referenzszenarios – Indikatoren 3. Ordnung	132
Tabelle 18:	Zusammenfassende Beschreibung des Klimaschutzszenarios (moderater Ansatz) – Indikatoren 1. Ordnung.....	140
Tabelle 19:	Zusammenfassende Beschreibung des Klimaschutzszenarios (moderater Ansatz) – Indikatoren 2. Ordnung.....	140
Tabelle 20:	Zusammenfassende Beschreibung des Klimaschutzszenarios (moderater Ansatz) – Indikatoren 3. Ordnung.....	141
Tabelle 21:	Bedeutung der Handlungsfelder zur Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten.....	149
Tabelle 22:	Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Fußverkehr“	155
Tabelle 23:	Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Radverkehr“	155
Tabelle 24:	Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“ ..	156
Tabelle 25:	Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“	156
Tabelle 26:	Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“	157
Tabelle 27:	Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Alternative Antriebe“	157
Tabelle 28:	Maßnahmenempfehlungen für das Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“	157
Tabelle 29:	Regelbasierter Zusammenhang zwischen den Wirkungsparametern aus den Maßnahmensteckbriefen und dem CO ₂ -Einsparpotenzial	159
Tabelle 30:	Kosteneffizienz – Regelbasierter Zusammenhang zwischen dem CO ₂ -Einsparpotenzial und den Kosten.....	161
Tabelle 31:	Klimaorientierte Priorisierung – Regelbasierter Zusammenhang zwischen der Kosteneffizienz und der Fertigstellung der Maßnahme.....	162
Tabelle 32:	Aufgabenfelder in der Stadtverwaltung Siegen.....	165



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen

Anlagenband

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael Baier
Dr.-Ing. Katja Engelen
Dipl.-Ing. Yvonne Reul
Claudia Maximini, M.A.

Aachen, im Februar 2021

N:\2019_19\190580_KSTK Siegen\Texte\Berichte\190580_KSTK
Mobilität_Siegen_Anlagenband_V10.docx

Förderprojekt

Die Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität der Universitätsstadt Siegen ist im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), vertreten durch den Projektträger Jülich, gefördert worden.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Hinweis:

Im Interesse einer besseren Lesbarkeit wird nicht ausdrücklich in geschlechtsspezifische Personenbezeichnungen differenziert. Die gewählte männliche Form schließt eine adäquate weibliche Form gleichberechtigt ein.

Inhaltsverzeichnis

Analyseergebnisse Fußverkehr	2
Siegen-City (Unterstadt)	2
Siegen-City (Mitte)	3
Siegen-City (Oberstadt)	4
Weidenau	6
Geisweid	7
Eiserfeld	8
Niederschelden	10
Kaan-Marienborn	11
Seelbach	12
Qualitätsstandards im Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)	14
Erschließungsqualität – Zielwerte für Bahn- und Busverkehr gemäß den Nahverkehrsplänen	14
Bedienungsqualität – Zielwerte für Bahnverkehr gemäß den Nahverkehrsplänen	15
Bedienungsqualität – Zielwerte für Busverkehr gemäß den Nahverkehrsplänen	16
Verknüpfungsqualität – Zielwerte für Bahn- und Busverkehr gemäß den Nahverkehrsplänen	19
Verknüpfungsqualität – Zielwerte für Busverkehr gemäß den Nahverkehrsplänen	22
Analyseergebnisse zum fließenden Kfz-Verkehr	23
Kfz-Verkehrsbelastung Analyse 2019	23
Kfz-Verkehrsbelastung Prognose-Nullfall 2030	24
Abgleiche der Vorbehaltsnetze aus 1991 und 2016	26
Analyseergebnisse zum ruhenden Kfz-Verkehr	27
Parkraumbewirtschaftung	27
Maßnahmensteckbriefe	28
Handlungsfeld „Fußverkehr“	30
Handlungsfeld „Radverkehr“	48
Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“	89
Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“	102
Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“	117
Handlungsfeld „Alternative Antriebe“	123
Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“	129
Maßnahmenpriorisierung	140
Handlungsfeld „Fußverkehr“	140
Handlungsfeld „Radverkehr“	140
Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“	142
Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“	143
Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“	143
Handlungsfeld „Alternative Antriebe“	144
Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“	144
Fördermöglichkeiten	145
Handlungsfeld „Fußverkehr“	146
Handlungsfeld „Radverkehr“	147
Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“	150
Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“	151
Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“	151
Handlungsfeld „Alternative Antriebe“	153
Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“	154

Analyseergebnisse Fußverkehr

Siegen-City (Unterstadt)

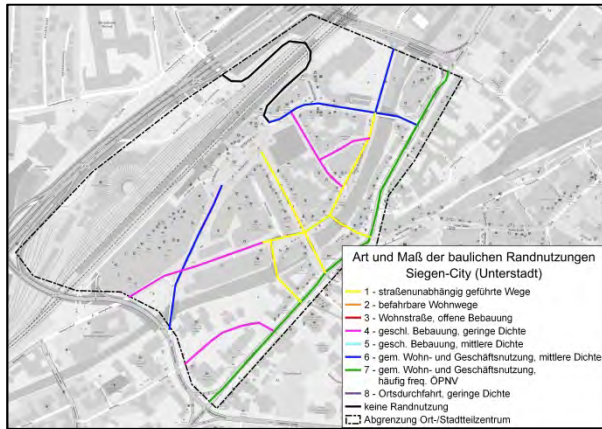


Bild 1: Art und Maß der baulichen Randnutzungen in Siegen-City (Unterstadt)

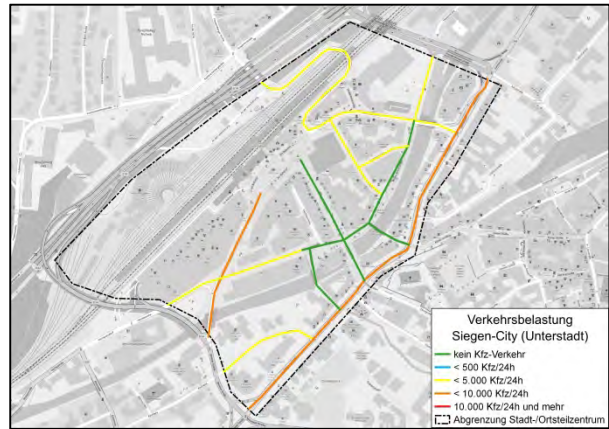


Bild 2: Kfz-Belastung in Siegen-City (Unterstadt)

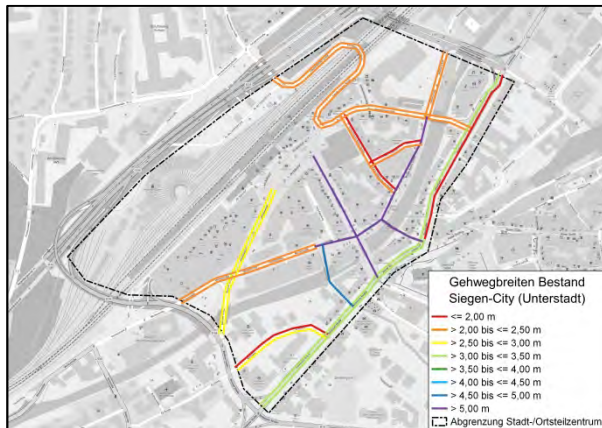


Bild 3: Vorhandene Gehwegbreiten im Seitenraum in Siegen-City (Unterstadt)

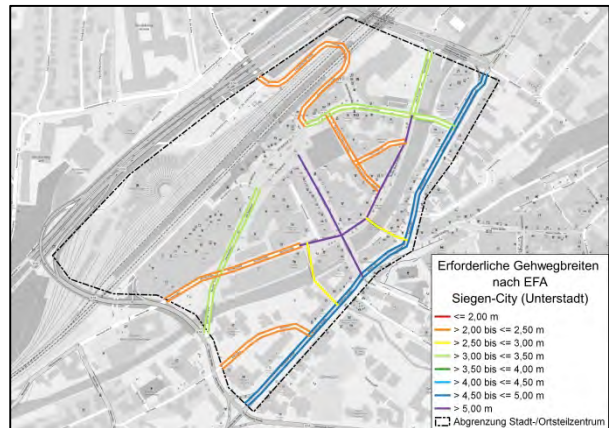


Bild 4: Nach EFA abgeleitete erforderliche Gehwegbreiten im Seitenraum in Siegen-City (Unterstadt)

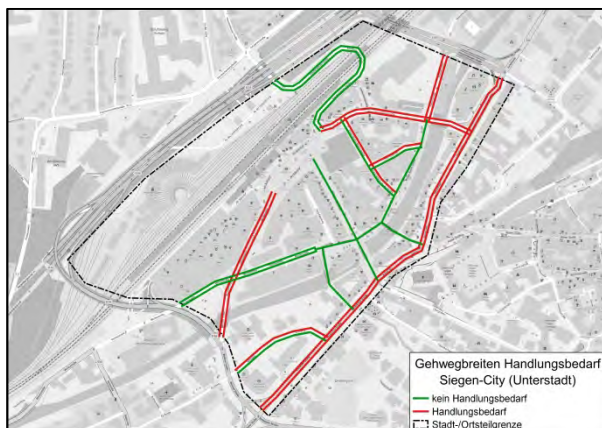


Bild 5: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Gehwegbreiten in Siegen-City (Unterstadt)

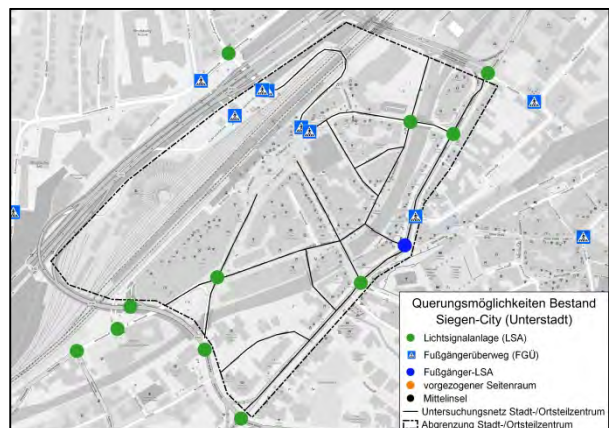


Bild 6: Vorhandene Querungshilfen in Siegen-City (Unterstadt)

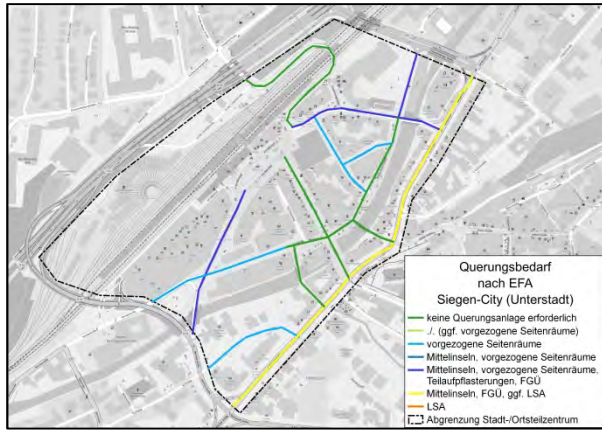


Bild 7: Nach EFA abgeleiteter erforderlicher Querungsbedarf in Siegen-City (Unterstadt)

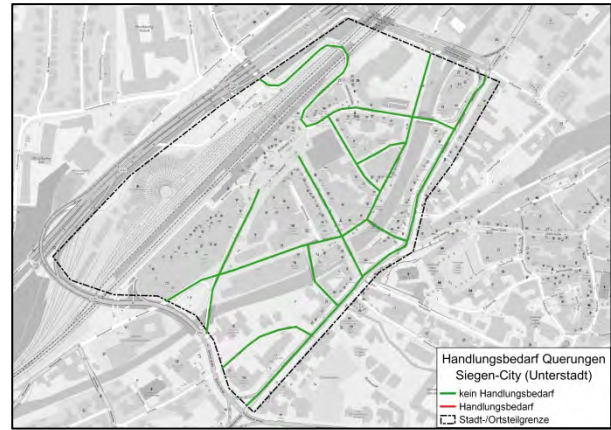


Bild 8: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Querungshilfen in Siegen-City (Unterstadt)

Siegen-City (Mitte)



Bild 9: Art und Maß der baulichen Randnutzungen in Siegen-City (Mitte)

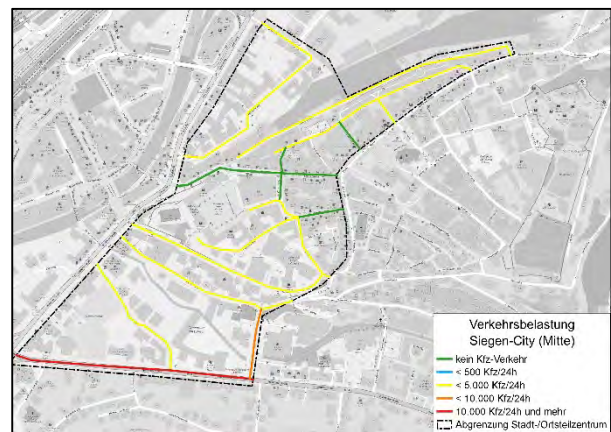


Bild 10: Kfz-Belastung in Siegen-City (Mitte)

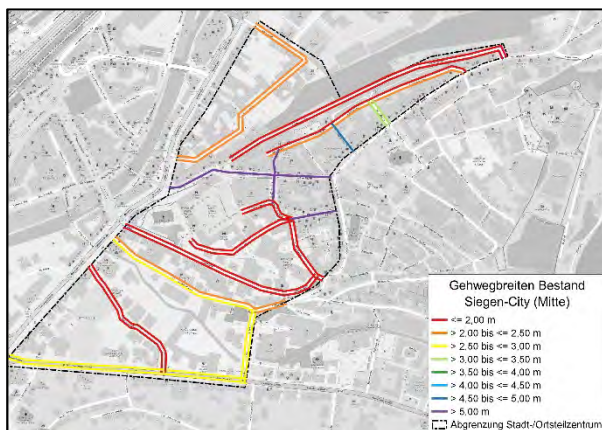


Bild 11: Vorhandene Gehwegbreiten im Seitenraum in Siegen-City (Mitte)

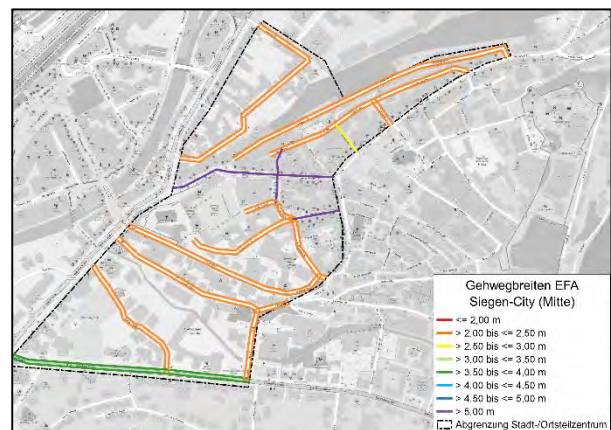


Bild 12: Nach EFA abgeleitete erforderliche Gehwegbreiten im Seitenraum in Siegen-City (Mitte)

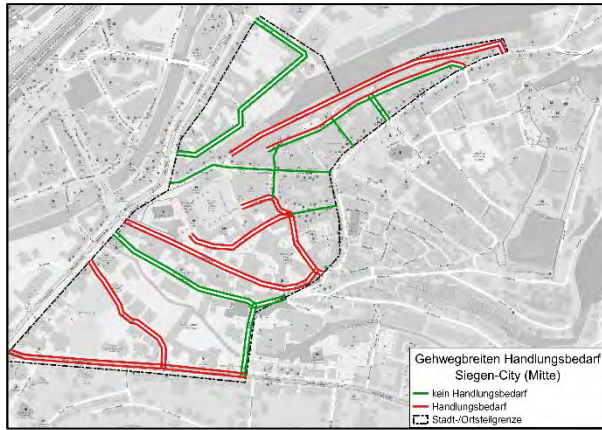


Bild 13: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Gehwegbreiten in Siegen-City (Mitte)

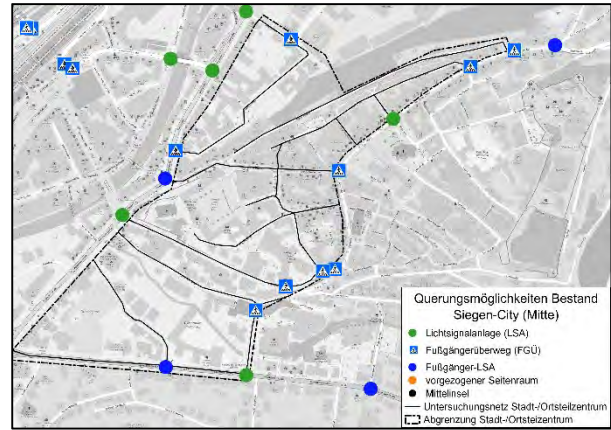


Bild 14: Vorhandene Querungshilfen in Siegen-City (Mitte)

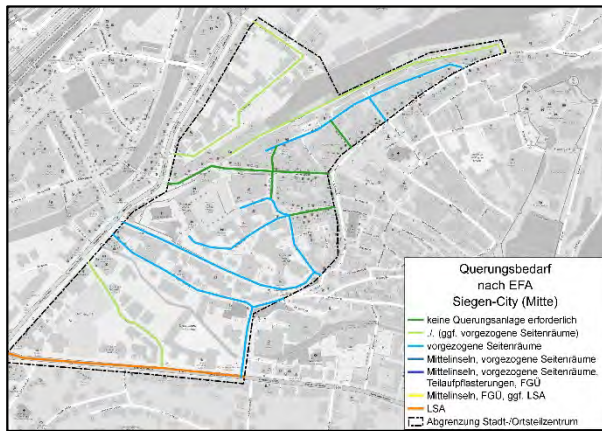


Bild 15: Nach EFA abgeleiteter erforderlicher Querungsbedarf in Siegen-City (Mitte)

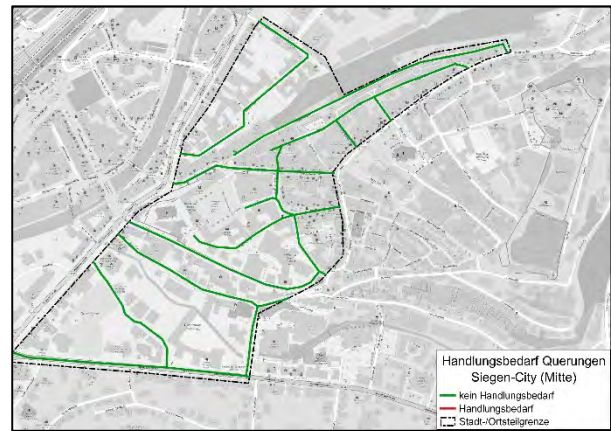


Bild 16: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Querungshilfen in Siegen-City (Mitte)

Siegen-City (Oberstadt)

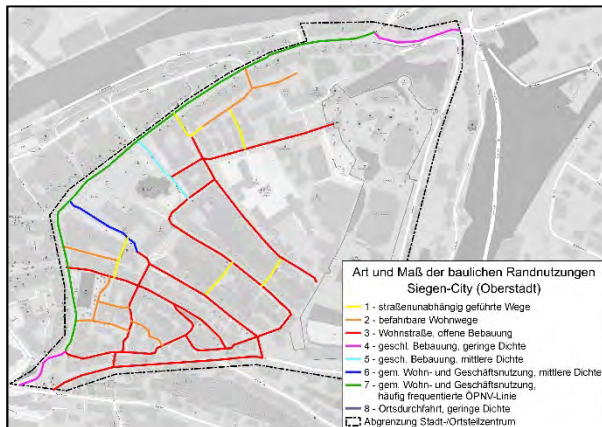


Bild 17: Art und Maß der baulichen Randnutzungen in Siegen-City (Oberstadt)

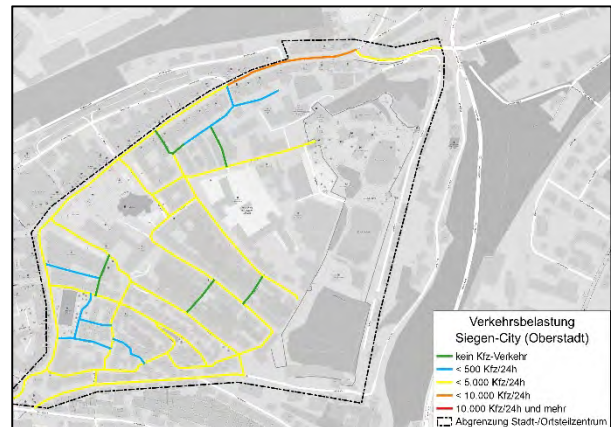


Bild 18: Kfz-Belastung in Siegen-City (Oberstadt)

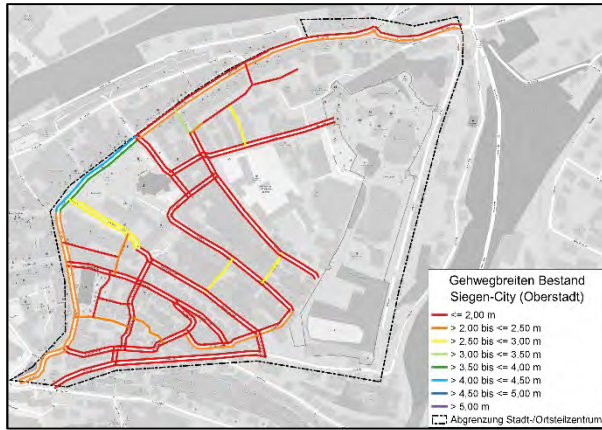


Bild 19: Vorhandene Gehwegbreiten im Seitenraum in Siegen-City (Oberstadt)

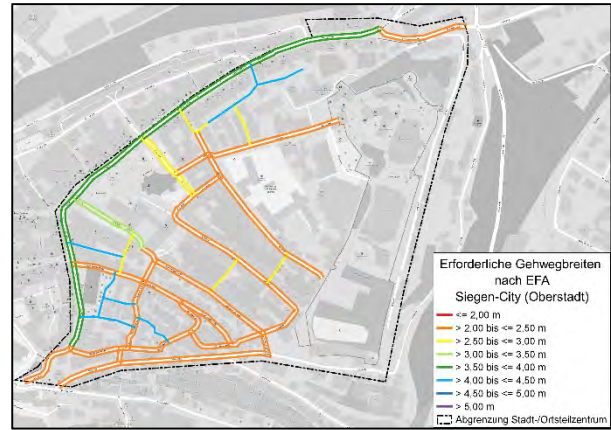


Bild 20: Nach EFA abgeleitete erforderliche Gehwegbreiten im Seitenraum in Siegen-City (Oberstadt)

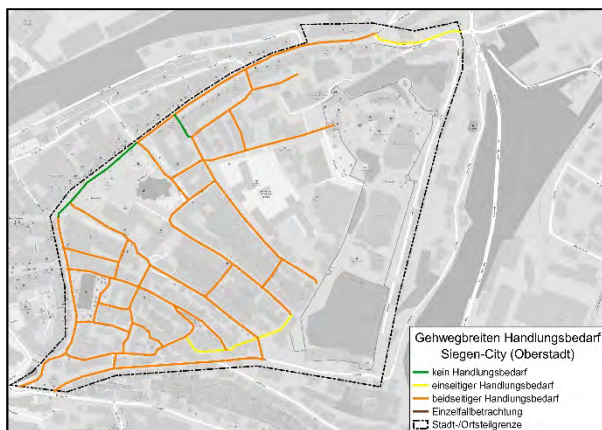


Bild 21: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Gehwegbreiten in Siegen-City (Oberstadt)

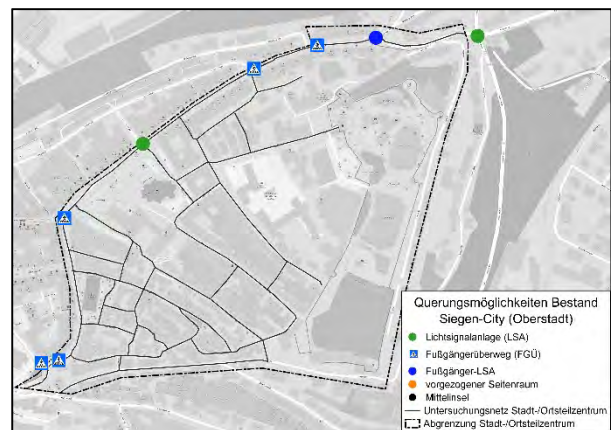


Bild 22: Vorhandene Querungshilfen in Siegen-City (Oberstadt)

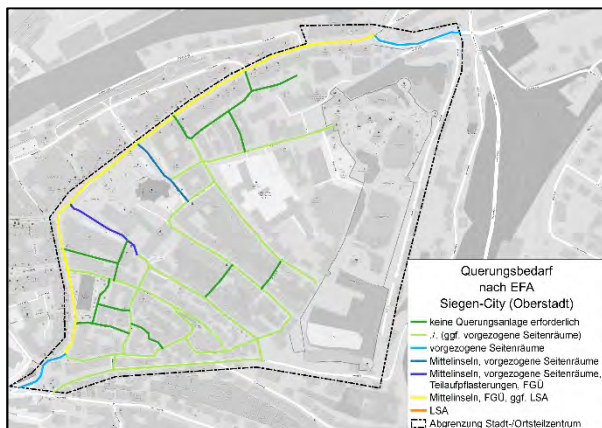


Bild 23: Nach EFA abgeleiteter erforderlicher Querungsbedarf in Siegen-City (Oberstadt)

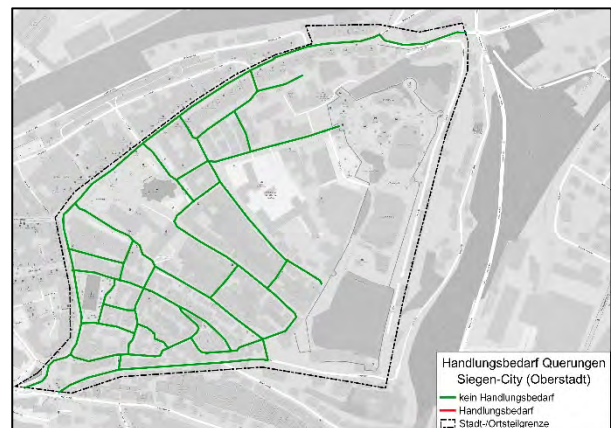


Bild 24: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Querungshilfen in Siegen-City (Oberstadt)

Weidenau

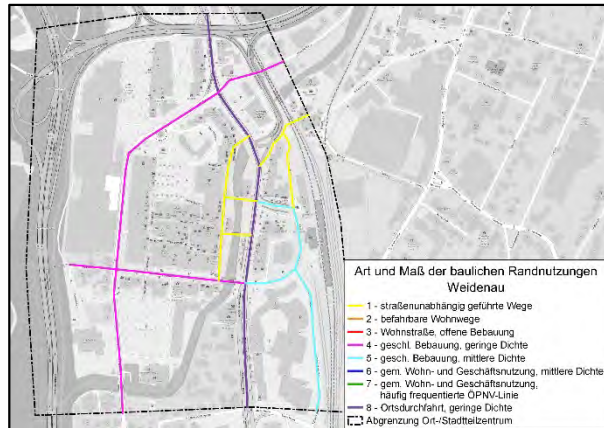


Bild 25: Art und Maß der baulichen Randnutzungen in Weidenau

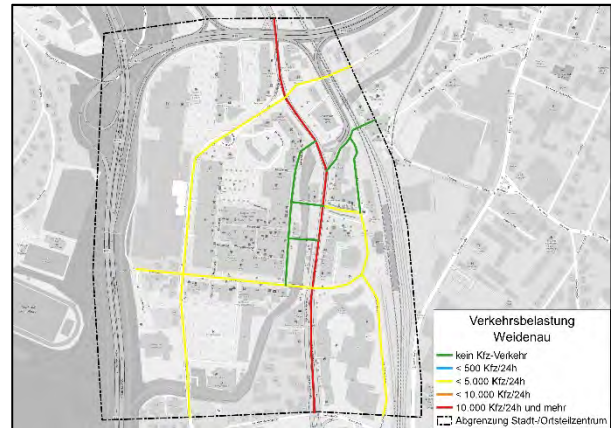


Bild 26: Kfz-Belastung in Weidenau

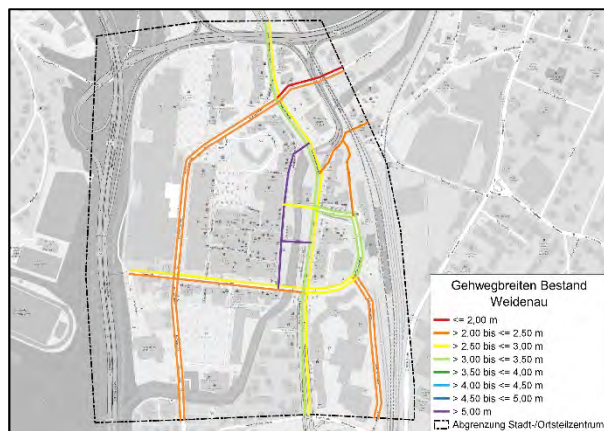


Bild 27: Vorhandene Gehwegbreiten im Seitenraum in Weidenau

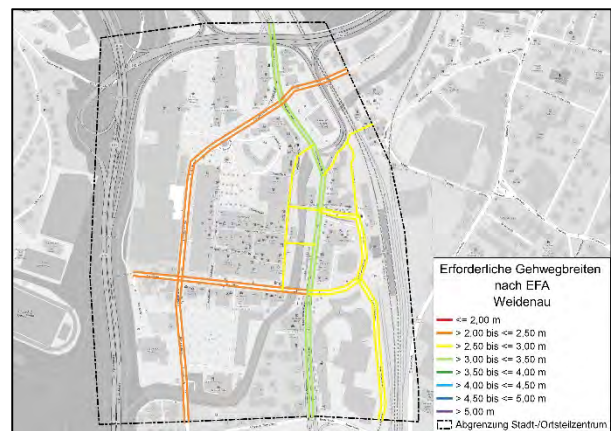


Bild 28: Nach EFA abgeleitete erforderliche Gehwegbreiten im Seitenraum in Weidenau

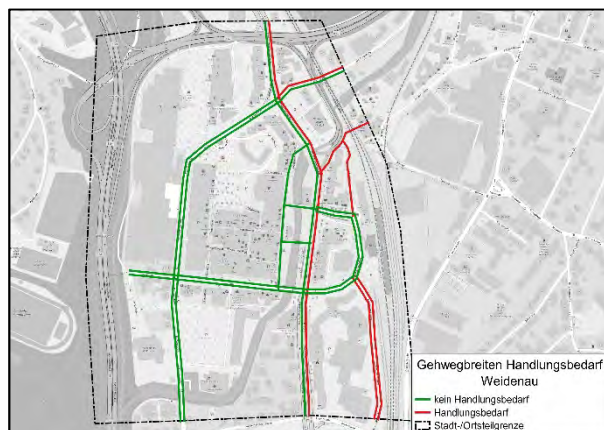


Bild 29: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Gehwegbreiten in Weidenau

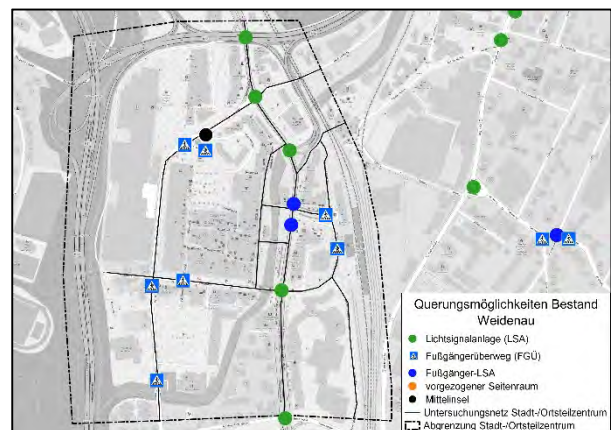


Bild 30: Vorhandene Querungshilfen in Weidenau

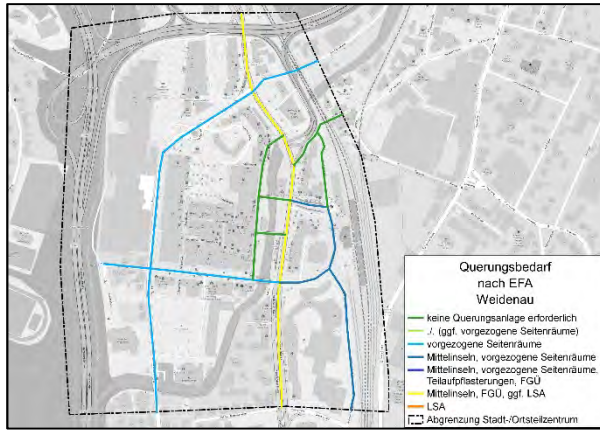


Bild 31: Nach EFA abgeleiteter erforderlicher Querungsbedarf in Weidenau

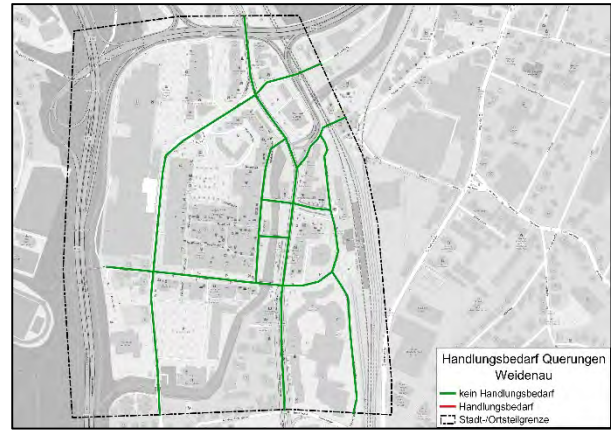


Bild 32: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Querungshilfen in Weidenau

Geisweid

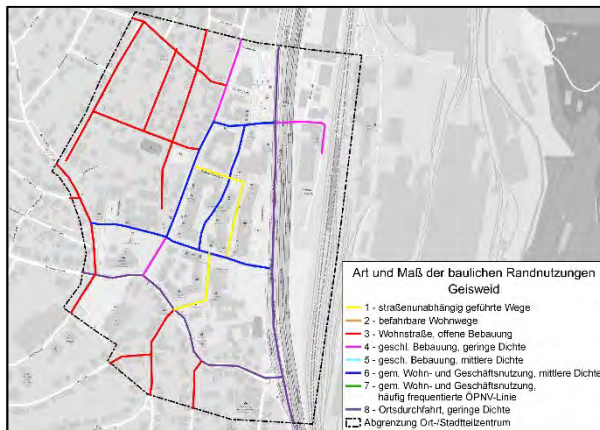


Bild 33: Art und Maß der baulichen Randnutzungen in Geisweid

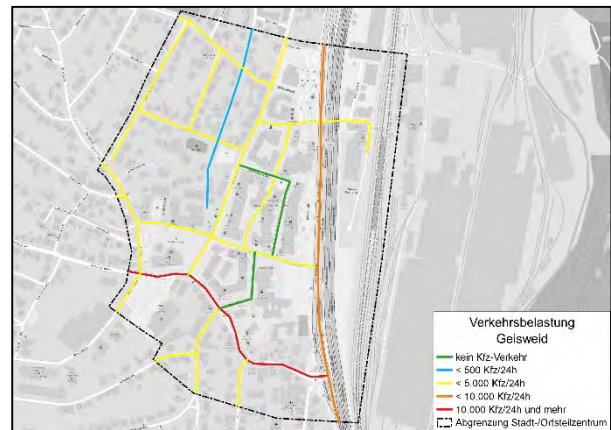


Bild 34: Kfz-Belastung in Geisweid

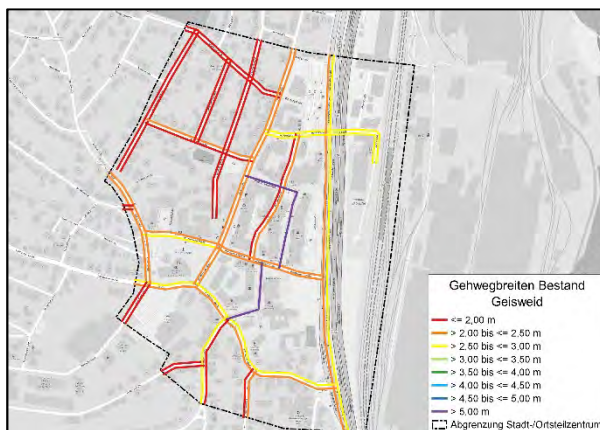


Bild 35: Vorhandene Gehwegbreiten im Seitenraum in Geisweid

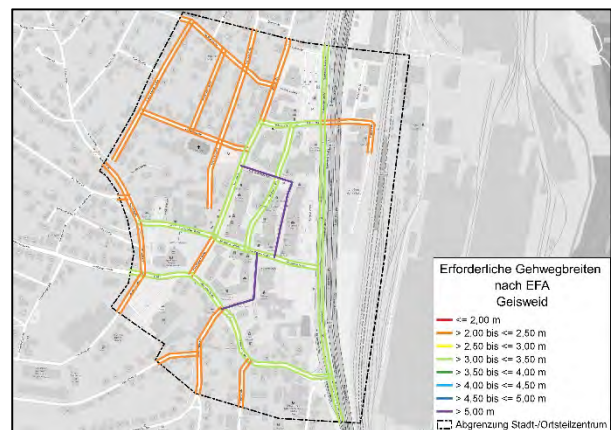


Bild 36: Nach EFA abgeleitete erforderliche Gehwegbreiten im Seitenraum in Geisweid

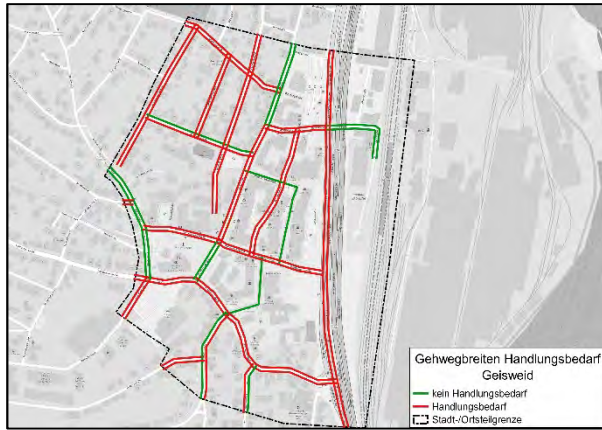


Bild 37: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Gehwegbreiten in Geisweid

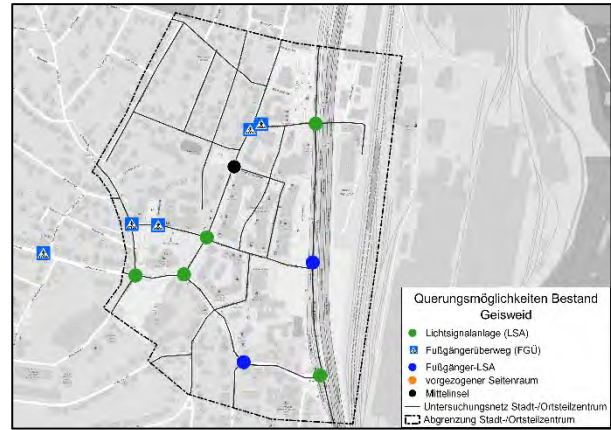


Bild 38: Vorhandene Querungshilfen in Geisweid

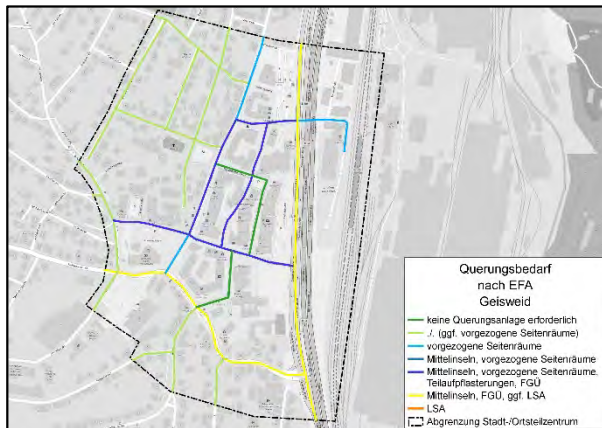


Bild 39: Nach EFA abgeleiteter erforderlicher Querungsbedarf in Geisweid

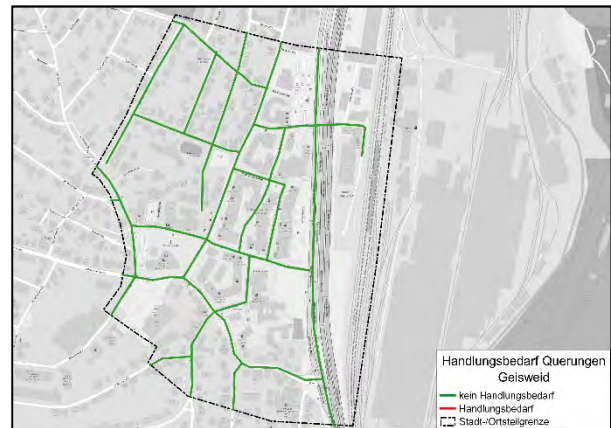


Bild 40: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Querungshilfen in Geisweid

Eiserfeld

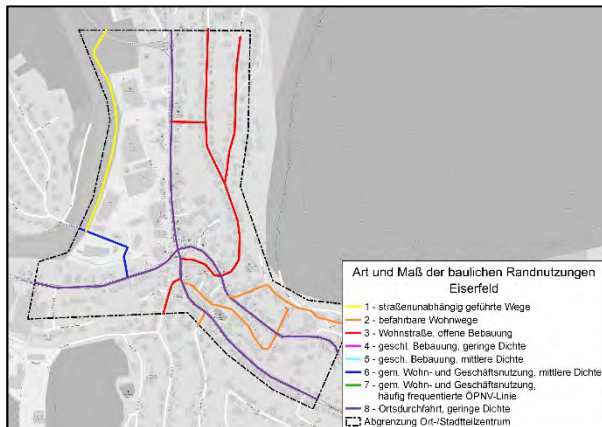


Bild 41: Art und Maß der baulichen Randnutzungen in Eiserfeld

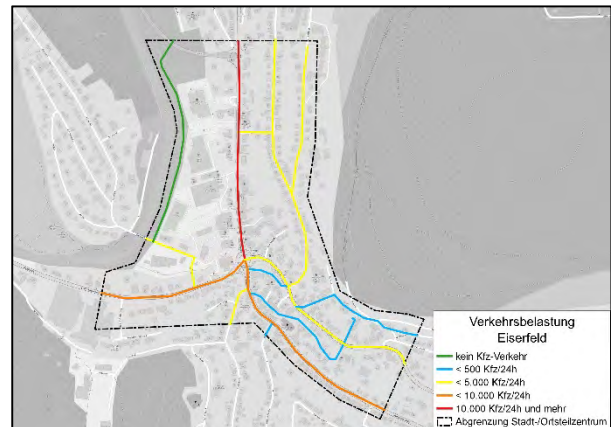


Bild 42: Kfz-Belastung in Eiserfeld

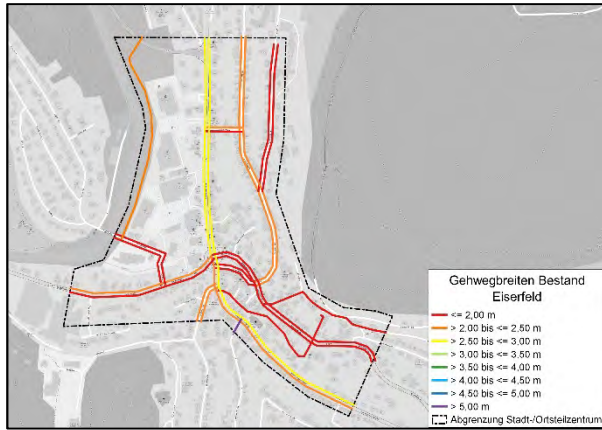


Bild 43: Vorhandene Gehwegbreiten im Seitenraum in Eiserfeld

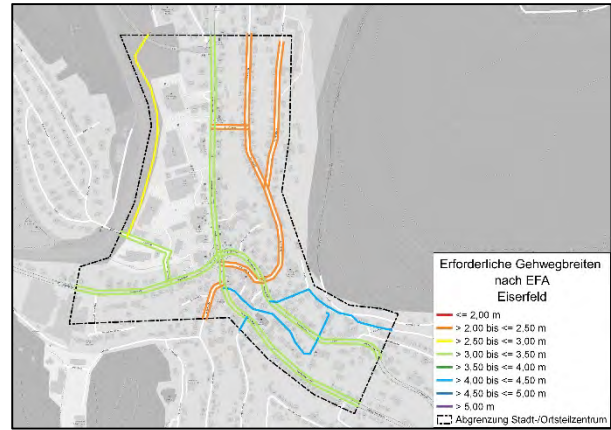


Bild 44: Nach EFA abgeleitete erforderliche Gehwegbreiten im Seitenraum in Eiserfeld

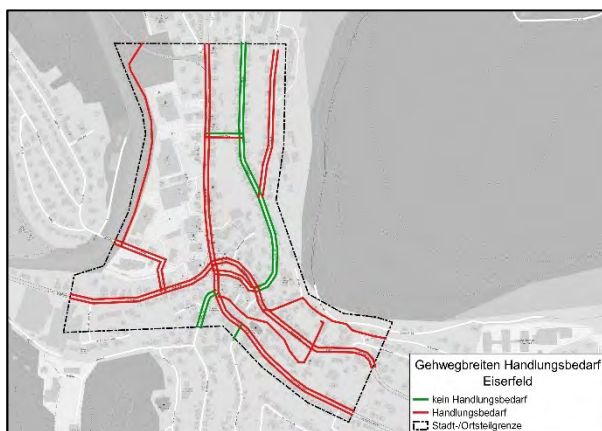


Bild 45: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Gehwegbreiten in Eiserfeld

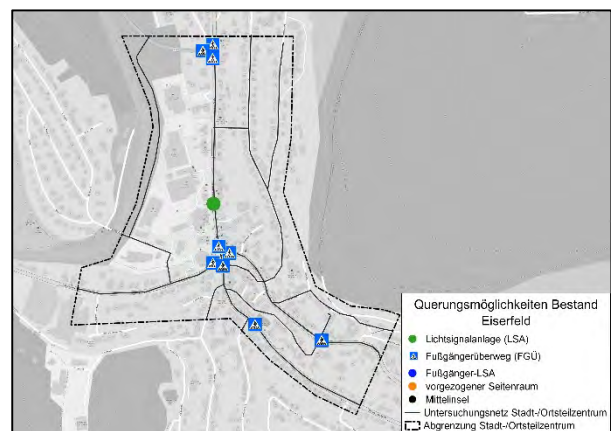


Bild 46: Vorhandene Querungshilfen in Eiserfeld

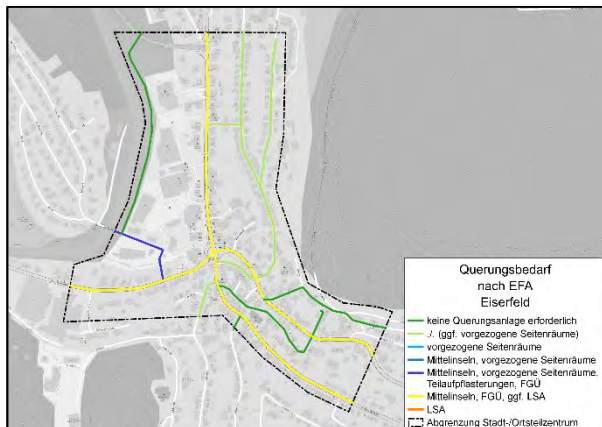


Bild 47: Nach EFA abgeleiteter erforderlicher Querungsbedarf in Eiserfeld

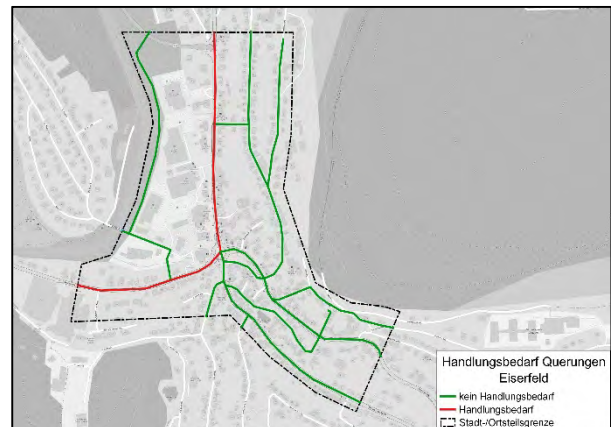


Bild 48: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Querungshilfen in Eiserfeld

Niederschelden

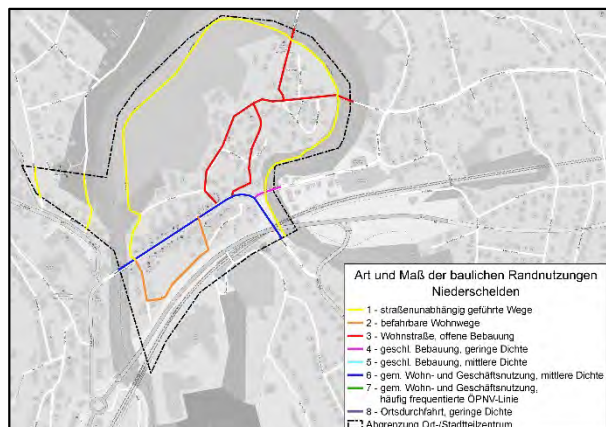


Bild 49: Art und Maß der baulichen Randnutzungen in Niederschelden

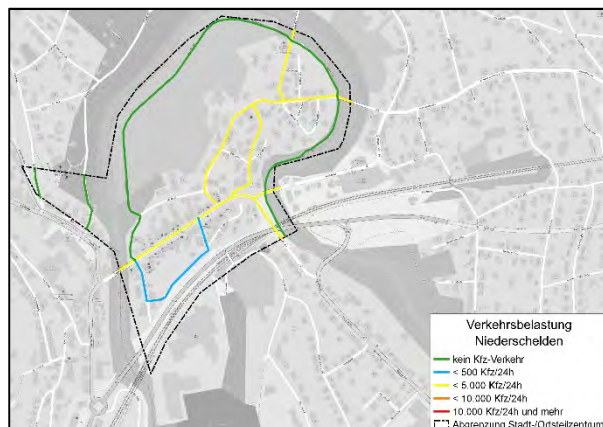


Bild 50: Kfz-Belastung in Niederschelden

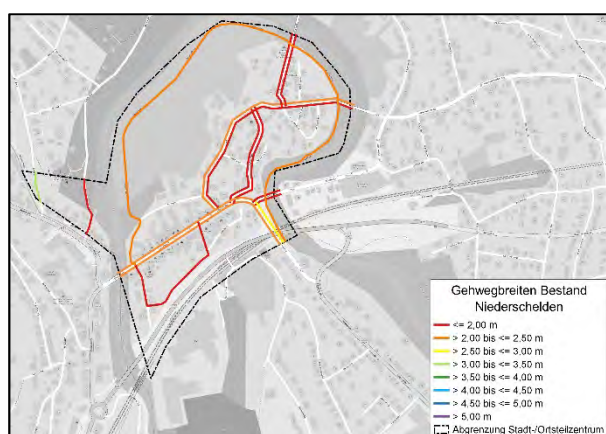


Bild 51: Vorhandene Gehwegbreiten im Seitenraum in Niederschelden

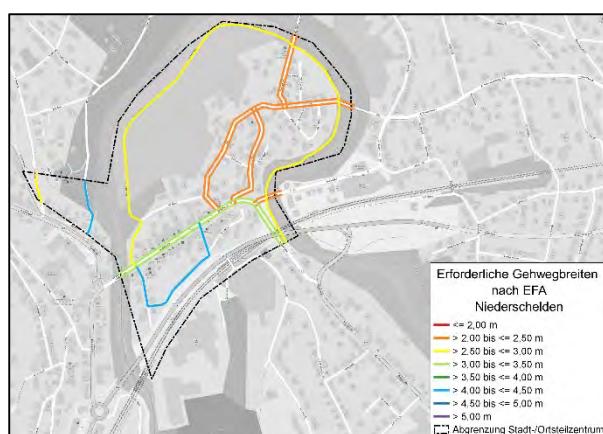


Bild 52: Nach EFA abgeleitete erforderliche Gehwegbreiten im Seitenraum in Niederschelden

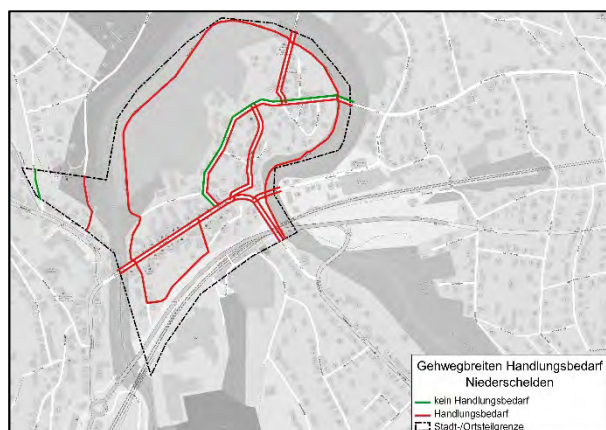


Bild 53: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Gehwegbreiten in Niederschelden

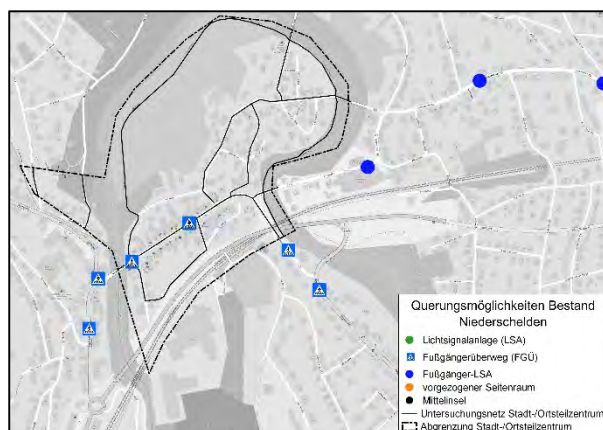


Bild 54: Vorhandene Querungshilfen in Niederschelden

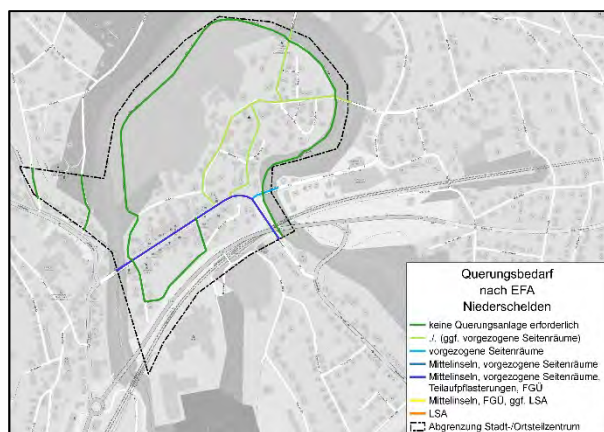


Bild 55: Nach EFA abgeleiteter erforderlicher Querungsbedarf in Niederschelden

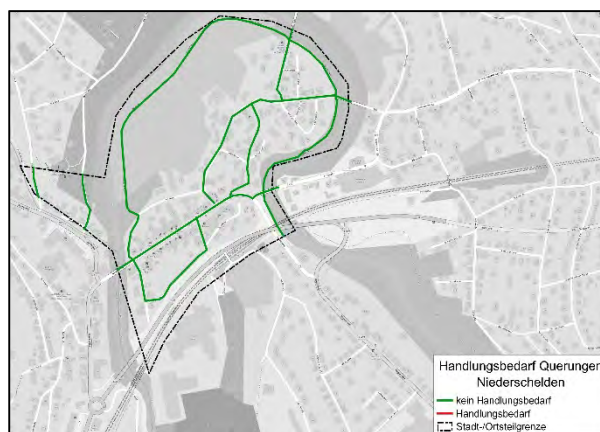


Bild 56: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Querungshilfen in Niederschelden

Kaan-Marienborn

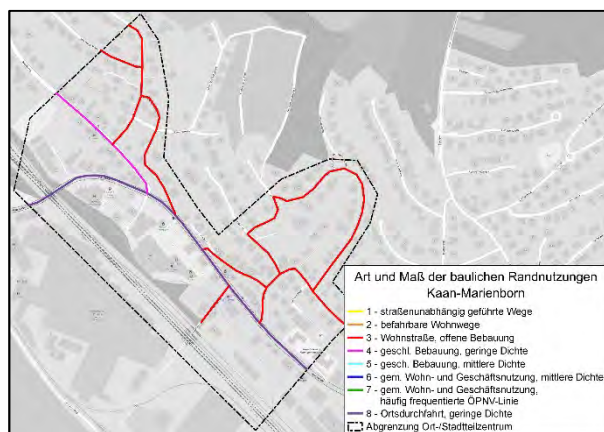


Bild 57: Art und Maß der baulichen Randnutzungen in Kaan-Marienborn

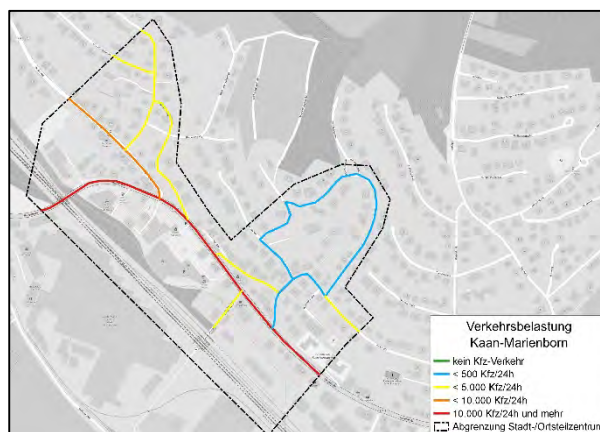


Bild 58: Kfz-Belastung in Kaan-Marienborn

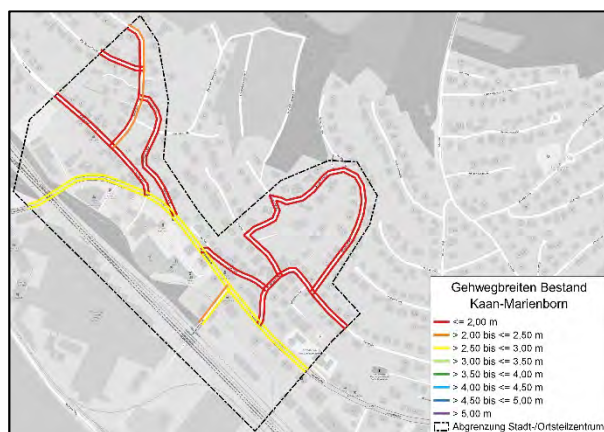


Bild 59: Vorhandene Gehwegbreiten im Seitenraum in Kaan-Marienborn

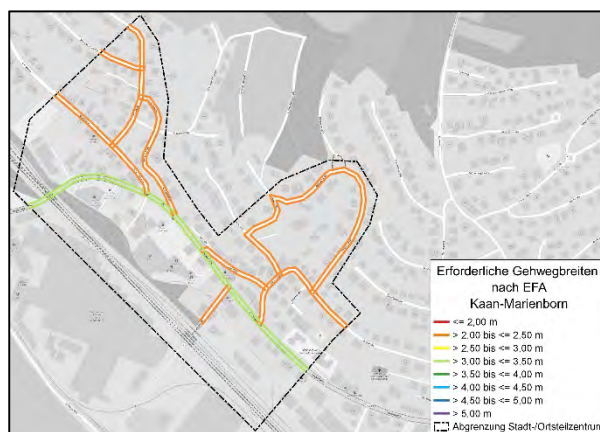


Bild 60: Nach EFA abgeleitete erforderliche Gehwegbreiten im Seitenraum in Kaan-Marienborn

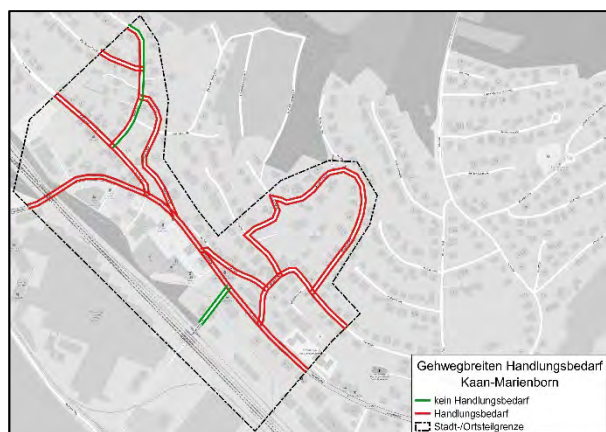


Bild 61: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Gehwegbreiten in Kaan-Marienborn

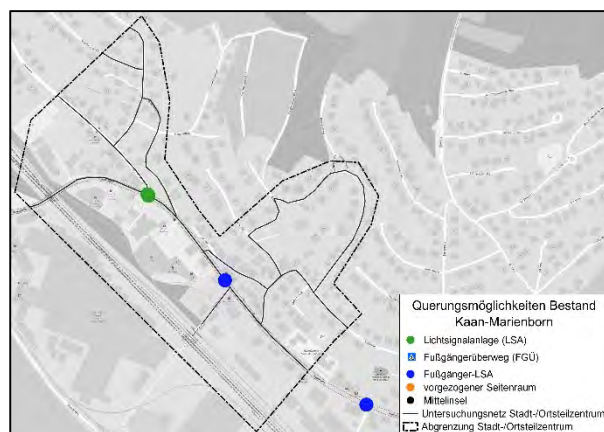


Bild 62: Vorhandene Querungshilfen in Kaan-Marienborn

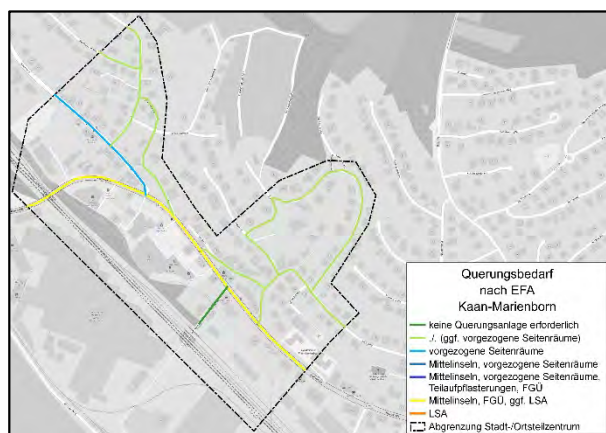


Bild 63: Nach EFA abgeleiteter erforderlicher Querungsbedarf in Kaan-Marienborn

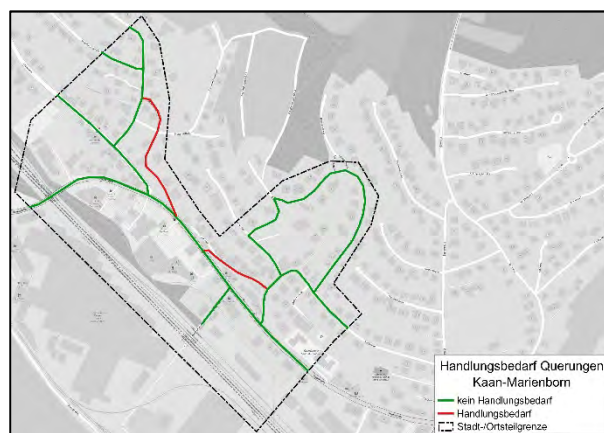


Bild 64: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Querungshilfen in Kaan-Marienborn

Seelbach

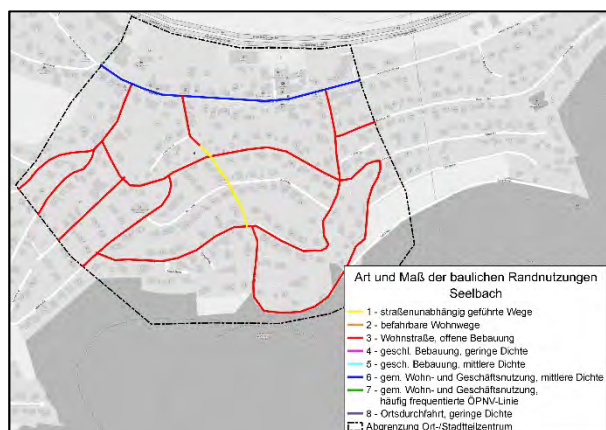


Bild 65: Art und Maß der baulichen Randnutzungen in Seelbach

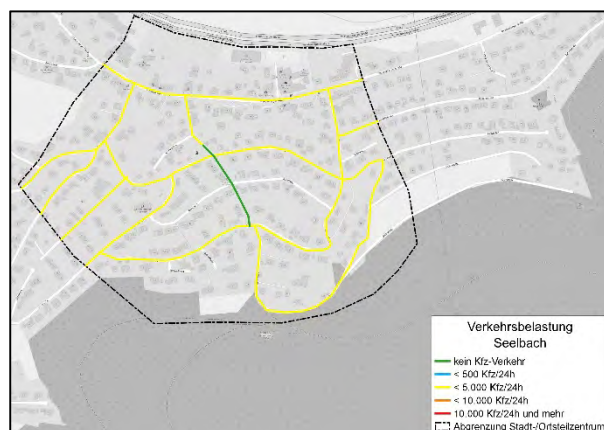


Bild 66: Kfz-Belastung in Seelbach

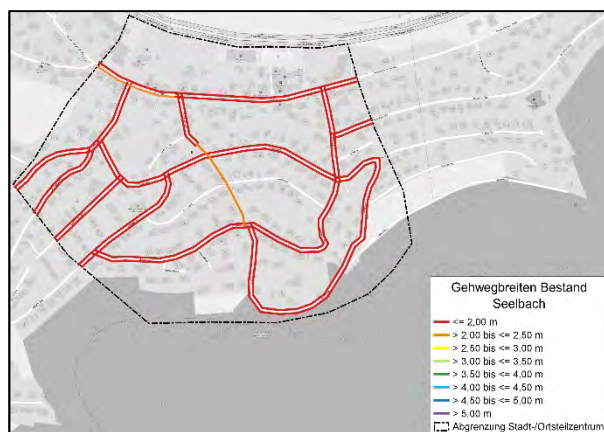


Bild 67: Vorhandene Gehwegbreiten im Seitenraum in Seelbach

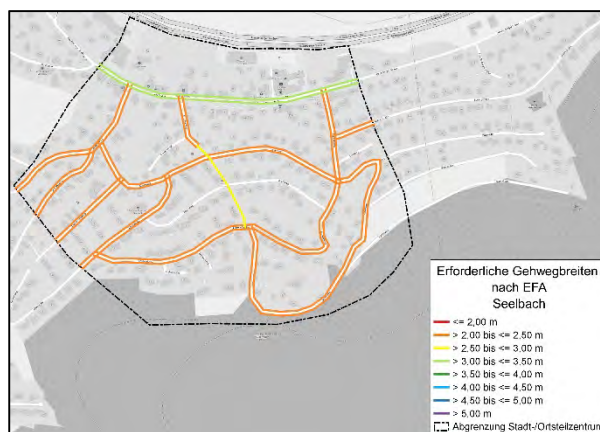


Bild 68: Nach EFA abgeleitete erforderliche Gehwegbreiten im Seitenraum in Seelbach

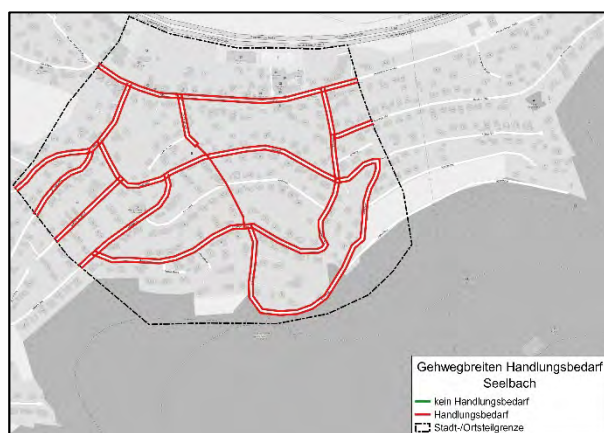


Bild 69: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Gehwegbreiten in Seelbach

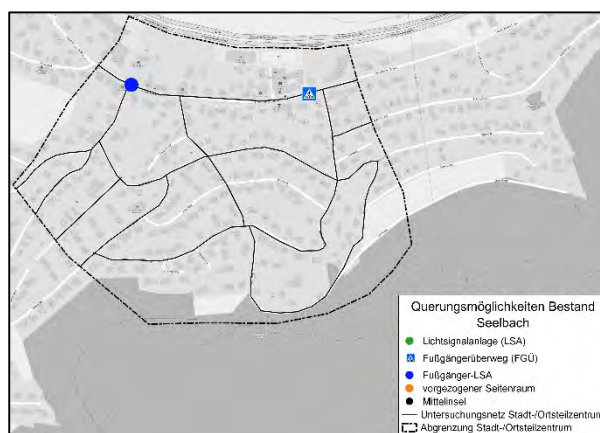


Bild 70: Vorhandene Querungshilfen in Seelbach

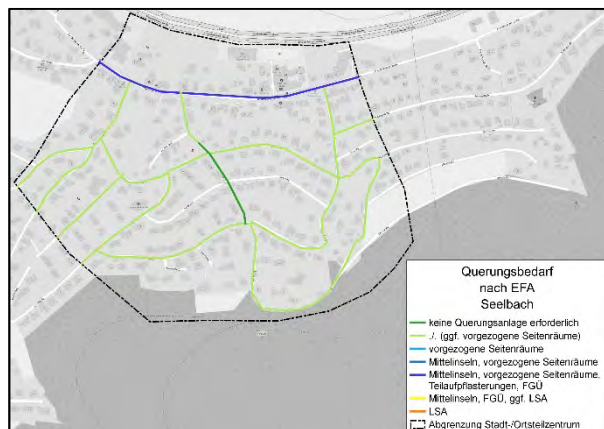


Bild 71: Nach EFA abgeleiteter erforderlicher Querungsbedarf in Seelbach



Bild 72: Abgleich von Bestand und Bedarf bzgl. Querungshilfen in Seelbach

Qualitätsstandards im Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

Erschließungsqualität – Zielwerte für Bahn- und Busverkehr gemäß den Nahverkehrsplänen

Raumkategorie		Fusswegentfernungen zur Haltestelle (m)			
		Busverkehr ¹⁾		Schienenverkehr	
		Attraktivitätsstandard (Q1)	Mindeststandard (Q2)	Attraktivitätsstandard (Q1)	Mindeststandard (Q2)
Stadt Siegen Zentraler Bereich	Oberzentrum	200	300	600	800
	Mittelzentrum	300	400	800	1000
	Grundzentrum	400	500	1000	1200
Stadt Siegen Neben-zentraler Bereich/ Kernrand-bereich	Oberzentrum	300	500	800	1000
	Mittelzentrum	400	600	1000	1200
	Grundzentrum	500	700	1000	1200
Stadt Siegen solitärer Stadt-/ Ortsteil	Oberzentrum	400	600	1000	1200
	Mittelzentrum	500	700	1200	1500
	Grundzentrum	600	800	1200	1500

Bild 73: Erschließungsqualität Bahn und Bus gemäß dem Nahverkehrsplan 1997

Zielwerte für die Raumerschließung			
Raumkategorie		Fußwegentfernungen zur Haltestelle (m)	
		SPNV [m]	ÖPNV (Bus) [m]
Stadt Siegen Oberzentrum	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600	400
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	<1.000	600
Mittelzentrum	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600	400
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	<1.000	600
Unterzentrum (Grundzentrum)	Zentraler Bereich	600	400
	Übriges Gebiet	<1.000	600
Gemeinde		<1.000	600

Bild 74: Erschließungsqualität Bahn und Bus gemäß dem Nahverkehrsplan 2006

Raumkategorie	Luftlinienentfernung SPNV in Meter	Luftlinienentfernung Bus in Meter
Gebiet Ortsteilgröße größer als 7.500 Einwohner	500	250
Gebiet Ortsteilgröße von 750 bis 7.500 Einwohner	750	500
Gebiet Ortsteilgröße kleiner als 750 Einwohner	1.000	750

Bild 75: Erschließungsqualität Bahn und Bus gemäß dem Nahverkehrsplan 2016

Bedienungsqualität – Zielwerte für Bahnverkehr gemäß den Nahverkehrsplänen

Zielwerte

Grundtakt: stündliche Verbindungen

Hauptverkehrszeit (Mo – Fr von 5 bis 9 Uhr und 15 – 19 Uhr):
halbstündliche Verbindungen

Ausnahmeregelung: 2 stündliche Verbindungen

Bild 76: Bedienungsqualität Bahn gemäß dem Nahverkehrsplan 1997

Zielsetzung aus Weiterentwicklung des ITF NRW

- **Verbindung Oberzentren mit den Metropolregionen:**
Direktverbindung im Stundentakt
- **Verbindung Oberzentren mit den benachbarten Oberzentren:**
Direktverbindung im Stundentakt
- **Anbindung an die nächstgelegenen Oberzentren:**
von jeder Station soll ein Oberzentrum in NRW innerhalb von 60 Minuten erreichbar

Landesweiter Mindeststandard:

- Mo – Fr von 6 bis 20 Uhr: Stundentakt
- Sa von 7 bis 16 Uhr: Stundentakt
- Sa von 16 bis 20 Uhr: Zweistundentakt
- So/Feiertag von 10 bis 20 Uhr: Zweistundentakt

Nachfrageorientierte Zielwerte im NWL:

- **7.500 und mehr Rkm/kmBL*:** mindestens drei stündliche Verbindungen mit Grundbedienung im Halbstundentakt überlagert durch eine schnelle RE/RRX-Linie, Reduzierung der Grundbedienung nach 20 Uhr und an Wochenenden auf Stundentakt
- **3.000 bis unter 7.500 Rkm/kmBL:** zwei stündliche Verbindungen mit Grundbedienung im Halbstunden-takt von Mo-Fr bis nach 20 Uhr
- **2.000 bis unter 3.000 Rkm/kmBL:** Stundentakt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit (6-9 Uhr, 15-18 Uhr) zu einem Halbstundentakt
- **500 bis unter 2.000 Rkm/kmBL:** Stundentakt
- **unter 500 Rkm/kmBL:** Stundentakt, in begründeten Fällen Zweistundentakt

*Rkm/kmBL = Reisenden-km je km Betriebslänge

Bild 77: Bedienungsqualität Bahn gemäß dem Nahverkehrsplan 2011

Bedienungsqualität – Zielwerte für Busverkehr gemäß den Nahverkehrsplänen

Verbindungskategorie		Fahrzeugfolgezeit (min.)		Umsteigevorgänge		Luftlinien- geschwindigkeit (km/h)		
		Attraktivitäts- standard (Q1)	Mindest- standard (Q2)	Attraktivitäts- standard (Q1)	Mindest- standard (Q2)	Attraktivitäts- standard (Q1)	Mindest- standard (Q2)	
Regionale Verbindung	Tages- verkehr	GZ-GZ	60	60	0	1	25	20
		GZ-MZ	30	60	0	1	25	20
		GZ-OZ	30	60	0 1)	1	25	20
		MZ-MZ	30	60	0	1	25	20
		MZ-OZ	15	30	0 1)	1	25	20
	Abend- verkehr	GZ-GZ	60	120	0	1	25	20
		GZ-MZ	60	120	0	1	25	20
		GZ-OZ	60	60	0 1)	1	25	20
		MZ-MZ	60	120	0	1	25	20
		MZ-OZ	30	60	0 1)	1	25	20
Lokale Verbindung	Tages- verkehr, OZ	NB/KB-ZB	10	15	0	1	15	10
		OT-ZB	15	30	0	1	15	10
	Abend- verkehr, OZ	NB/KB-ZB	15	30	0	1	15	10
		OT-ZB	30	60	0	1	15	10
	Tages- verkehr, MZ	NB/KB-ZB	15	30	0	1	20	15
		OT-ZB	30	60	0	1	20	15
	Abend- verkehr, MZ	NB/KB-ZB	30	60	0	1	20	15
		OT-ZB	60	60	0	1	20	15
	Tages- verkehr, GZ	NB/KB-ZB	30	60	0	1	20	15
		OT-ZB	60	120	0	1	20	15
	Abend- verkehr, GZ	NB/KB-ZB	60	120	0	1	20	15
		OT-ZB	60	120	0	1	20	15

OZ = Oberzentrum
ZB = Zentraler Bereich

MZ = Mittelzentrum
NB = Nebenzentraler Bereich

GZ = Grundzentrum
KB = Kernrandbereich

OT = solitärer Stadt/Ortsteil

Tagesverkehr: 6 - 19 Uhr, Abendverkehr: 19 - 24 Uhr sowie an Wochenenden

¹⁾ gilt nur für Relationen, die ausschließlich mit Schienenverkehrsmitteln bedient werden

Bild 78: Bedienungsqualität Bus gemäß dem Nahverkehrsplan 1997

Zielwerte für die Raumverbindung					
Verbindungskategorie			Fahrzeugfolgezeit (min.)	Umsteigevorgänge	Luftliniengeschwindigkeit (Km/h)
Regionale Verbindung	Tages- verkehr	GZ–GZ	60	1	20
		GZ–MZ	60	1	20
		GZ–OZ	60	1	20
		MZ–MZ	60	1	20
		MZ–OZ	30	1	20
	Abend- verkehr	GZ–GZ	120	1	20
		GZ–MZ	120	1	20
		GZ–OZ	60	1	20
		MZ–MZ	120	1	20
		MZ–OZ	60	1	20
Lokale Verbindung	Tages- verkehr, OZ	NB/KB- ZB	15	1	10
		OT-ZB	30	1	10
	Abend- verkehr, OZ	NB/KB- ZB	30	1	10
		OT-ZB	60	1	10
	Tages- verkehr, MZ	NB/KB- ZB	30	1	15
		OT-ZB	60	1	15
	Abend- verkehr, MZ	NB/KB- ZB	60	1	15
		OT-ZB	60	1	15
	Tages- verkehr, GZ	NB/KB- ZB	60	1	15
		OT-ZB	120	1	15
	Abend- verkehr, GZ	NB/KB- ZB	120	1	15
		OT-ZB	120	1	15

OZ = Oberzentrum
MZ = Mittelzentrum
GZ = Grundzentrum

ZB = Zentraler Bereich
NB = Nebenzentraler Bereich
KB = Kernrandbereich

OT= Solitärer Stadt-/Ortsteil

Tagesverkehr: 6 – 19 Uhr, Abendverkehr: 19 – 24 Uhr sowie an Wochenenden

Bild 79: Bedienungsqualität Bus gemäß dem Nahverkehrsplan 2006

Verdichtungsraum (Verbindungskat. nach Einwohnerzahl)			Zeiten Mo-Fr	Zeiten Sa	Zeiten So	Fahrzeug- folge (Min.)	Umstei- gevor- gänge (maxi- mal)
Verbin- dungs- kategorie I	Ortsteil > 7.500 Einwoh- ner	Tagesverkehr	4 – 20	6 – 17	-	15	0
		Schwachlast- verkehr	20 – 1	4 – 1	6 – 1	30	0
Verbin- dungs- kategorie II	Ortsteil > 3.000 Einwoh- ner	Tagesverkehr	4 – 20	6 – 16	-	30	0
		Schwachlast- verkehr	20 – 24	4 – 24	6 – 24	60	0
Verbin- dungs- kategorie III	Ortsteil \geq 750 Einwohner	Tagesverkehr	4 – 19	-	-	60	1
		Schwachlast- verkehr	19 – 23	4 – 23	8 – 23	120	1
Verbin- dungs- kategorie IV	Ortsteil < 750 Einwohner	Tagesverkehr	6 – 18	-	-	120	1
		Schwachlast- verkehr	18 – 22	8 – 22	10 – 22	120	1

Ländl. Raum (Verbindungskat. nach Einwohnerzahl)			Zeiten Mo-Fr	Zeiten Sa	Zeiten So	Fahrzeug- folge (Min.)	Umsteige- vorgänge (maximal)
Verbin- dungs- kategorie III	Ortsteil \geq 750 Einwohner	Tagesverkehr	4 – 19	-	-	60	1
		Schwachlast- verkehr	19 – 21	4 – 21	8 – 21	120	1
Verbin- dungs- kategorie IV	Ortsteil < 750 Einwohner	Tagesverkehr	6 – 18	-	-	120	1
		Schwachlast- verkehr	18 – 20	8 – 20	10 – 20	120	1

Bild 80: Bedienungsqualität Bus gemäß dem Nahverkehrsplan 2016

Verknüpfungsqualität – Zielwerte für Bahn- und Busverkehr gemäß den Nahverkehrsplänen

Zielwerte für Verknüpfungsqualitäten

Haltestellen- kategorie	Verknüpfungs- form	Anforderungen								
		Umsteige- zeit in Minuten		Umsteige- weg in Meter	Anzahl Ebenen	Anschluß- sicherung in Minuten	Orientierungs- hilfe f. Anschlüsse	P+R- Ein- richtung	K+R- Ein- richtung	B+R- Ein- richtung
		min.	max.	max.	max.	max.				
Verknüpfungs- punkte mit überregionaler Verknüpfungs- funktion (Kategorie I)	SPNV-SPNV	3	15	250	2	5	ja	optional ¹⁾	ja	ja
	SPNV-Bus	7	15		2	10				
	Bus-Bus	5	10		1	5				
Verknüpfungs- punkte mit regionaler Verknüpfungs- funktion (Kategorie II)	SPNV-SPNV	3	15	200	2	5	ja	optional ¹⁾	optional	ja
	SPNV-Bus	5	15		2	10				
	Bus-Bus	3	10		1	5				
Verknüpfungs- punkte mit lokaler Verknüpfungs- funktion (Kategorie III)	SPNV-Bus	5	10	150	2	10	ja	optional ¹⁾	optional	ja
	Bus-Bus	3	10		1	5				
Sonstige Haltestellen ²⁾ (Kategorien IV+V)	Bus-Bus	3	10	100	1	5	ja	optional	nein	optional

¹⁾ nach Maßgabe der räumlichen und verkehrlichen Situation anzustreben

²⁾ Haltestellen dieser Kategorien sind nicht als Verknüpfungspunkte vorgesehen.
Aus betrieblichen Gründen können jedoch Umstiege erforderlich oder
P+R- bzw. B+R-Verknüpfungen wünschenswert sein.

Bild 81: Verknüpfungsqualität Bahn- und Busverkehr gemäß dem Nahverkehrsplan 1997

Zielwerte für Verknüpfungsqualitäten										
Haltestellen- kategorie	Verknü- pfungs- form	Anforderungen								
		Umsteige- zeit in Minuten		Um- steige- weg in Meter	Anzahl Ebenen	An- schluss- sicherung in Minuten	Orientie- rungshilfe für An- schlüsse	P+R Einrich- tung	K+R- Einrich- tung	B+R- Einrich- tung
		min.	max.	max.	max.	max.				
Verknüpfungs- punkte mit überregionaler Verknüpfungs- funktion (Kategorie I)	SPNV- SPNV	3	15	250	2	5	ja	ja ¹⁾	ja	ja
	SPNV- Bus	7	15		2	10				
	Bus- Bus	5	10		1	5				
Verknüpfungs- punkte mit regionaler Verknüpfungs- funktion (Kategorie II)	SPNV- SPNV	3	15	200	2	5	ja	ja ¹⁾	ja	ja
	SPNV- Bus	5	15		2	10				
	Bus- Bus	3	10		1	5				
Verknüpfungs- punkte mit lokaler Verknüpfungs- funktion (Kategorie III)	SPNV- Bus	5	10	150	2	10	ja	ja ¹⁾	ja	ja
	Bus- Bus	3	10		1	5				
Sonstige Haltestellen ²⁾ (Kategorien IV+V)	Bus- Bus	3	10	100	1	5	ja			
¹⁾ Außer Siegen Hbf und Siegen-Weidenau										
²⁾ Haltestellen dieser Kategorie sind als Verknüpfungspunkte vorgesehen, aus betrieblichen Gründen können jedoch Umstiege erforderlich oder P+R- bzw. B+R-Verknüpfungen wünschenswert sein.										

Bild 82: Verknüpfungsqualität Bahn- und Busverkehr gemäß dem Nahverkehrsplan 2006

Umsteigezeit Bahn-Bahn:

DB Netz

- stationsspezifische Mindestübergangszeiten (abhängig von örtlichen Gegebenheiten) zwischen 5 und 8 Minuten (bahnsteiggleiche Anschlüsse in der Regel 3 Minuten)
- in begründeten Fällen (kurze Wege) kann Mindestübergangszeit für einzelne Anschlussbeziehungen reduziert werden

NWL

- Übergangszeiten von 5 bis 15 Minuten (bahnsteiggleiche Anschlüsse kann 3 Minuten betragen)

Umsteigezeit Bahn-Bus:

- Abstimmung erforderlich (Anschluss ist durch die Flexibilität des Busverkehrs zu realisieren)
- Fußläufige Entfernung zwischen den Bahnsteigen und den Bushaltestellen max. 300 m
- Wartezeitregelung zur Anschlusssicherung

Bild 83: Verknüpfungsqualität Bahn- und Busverkehr gemäß dem Nahverkehrsplan 2011

Verknüpfungsqualität – Zielwerte für Busverkehr gemäß den Nahverkehrsplänen

Verknüpfungskategorien	Übergangszeiten / Regelwartezeiten	
<u>Verknüpfungskategorie I:</u> Siegen ZOB Weidenau ZOB*	Übergangszeiten in Minuten: SPNV-Bus: min. 8, max. 15 Bus-Bus: min. 4, max. 10	Regelwartezeit Bus-Bus: 2 Minuten Regelwartezeit Bahn-Bus: keine
<u>Verknüpfungskategorie II:</u> ./	Übergangszeiten in Minuten: SPNV-Bus: min. 6, max. 15 Bus-Bus: min. 3, max. 10	Regelwartezeit Bus-Bus: 3 Minuten Regelwartezeit Bahn-Bus: keine
<u>Verknüpfungskategorie III:</u> Eiserfeld Bahnhof Eiserfeld Hengsbach Eisern Obersdorfer Straße Geisweid Freibad Geisweid Markt Geisweid ZOB Kaan-Marienborn Ortsmitte Niederschelden Hubenfeld Schule Siegen Koblenzer Straße Weidenau Polizei	Übergangszeiten in Minuten: SPNV-Bus: min. 5, max. 15 Bus-Bus: min. 3, max. 10	Regelwartezeit Bus-Bus: 4 Minuten Regelwartezeit Bahn-Bus: keine

*Es gelten abweichend die Rahmenbedingungen zu Übergangszeiten und Regelwartezeiten aus Kategorie II.

Bild 84: Verknüpfungsqualität Bus- und Bahnverkehr gemäß dem Nahverkehrsplan 2016

Analyseergebnisse zum fließenden Kfz-Verkehr

Kfz-Verkehrsbelastung Analyse 2019

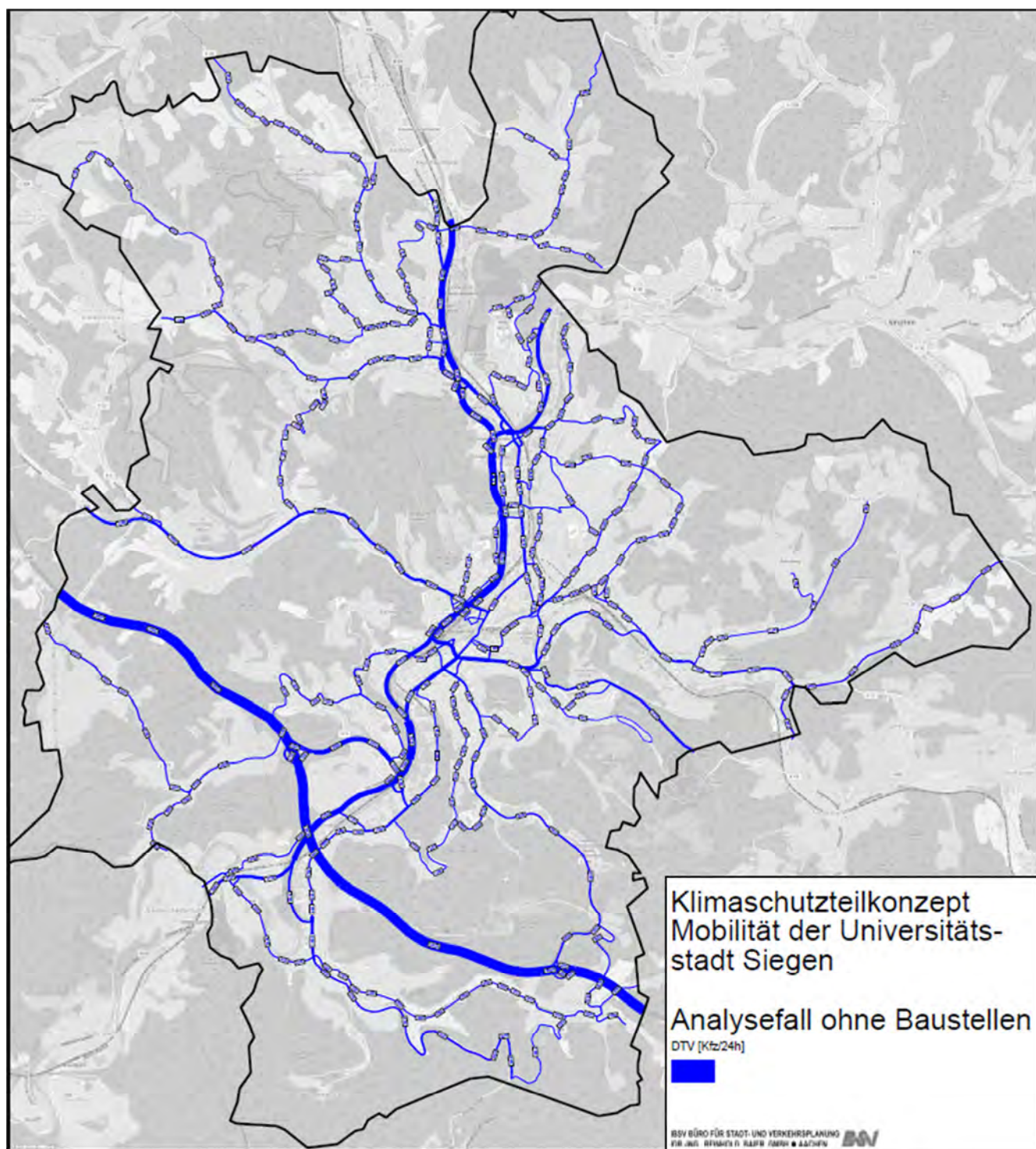


Bild 85: Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung [Kfz/24h] für die Analyse 2019 der Universitätsstadt Siegen – Belastungsplan

Kfz-Verkehrsbelastung Prognose-Nullfall 2030

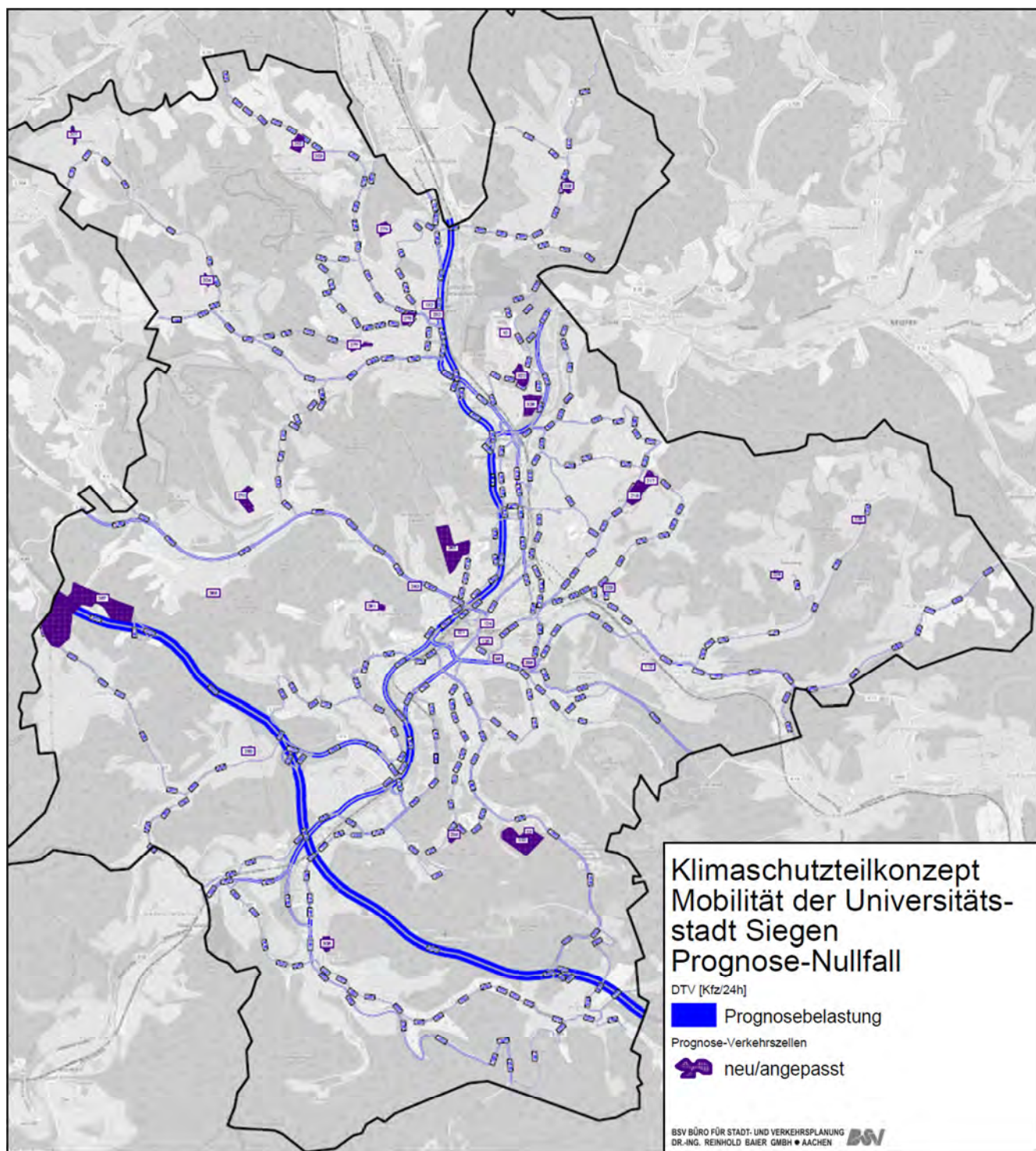


Bild 86: Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung [Kfz/24h] für den Prognose-Nullfall 2030 der Universitätsstadt Siegen– Belastungsplan

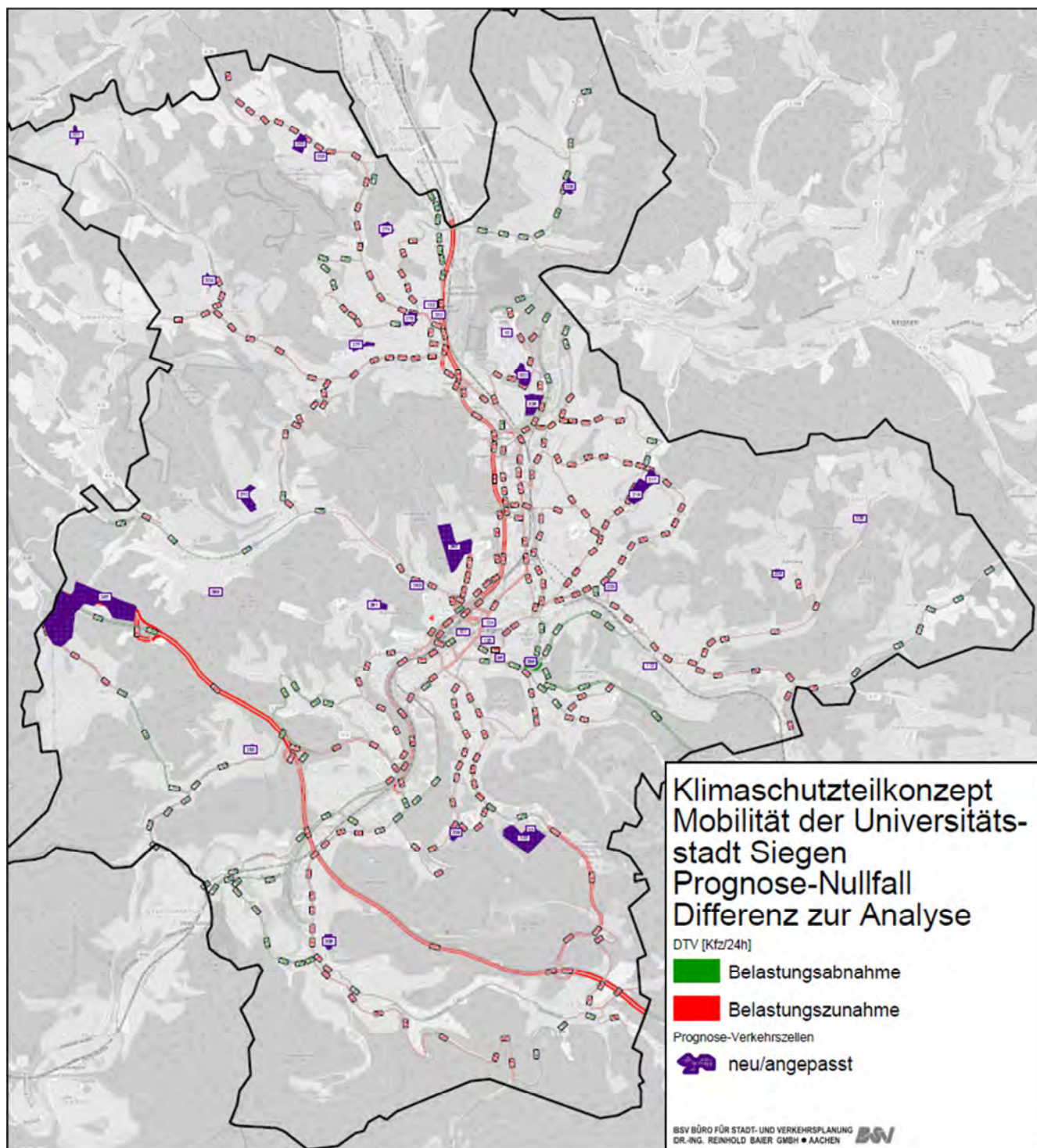


Bild 87: Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbelastung [Kfz/24h] für den Prognose-Nullfall 2030 der Universitätsstadt Siegen – Differenzenplan zur Analyse 2019

Abgleiche der Vorbehaltsnetze aus 1991 und 2016

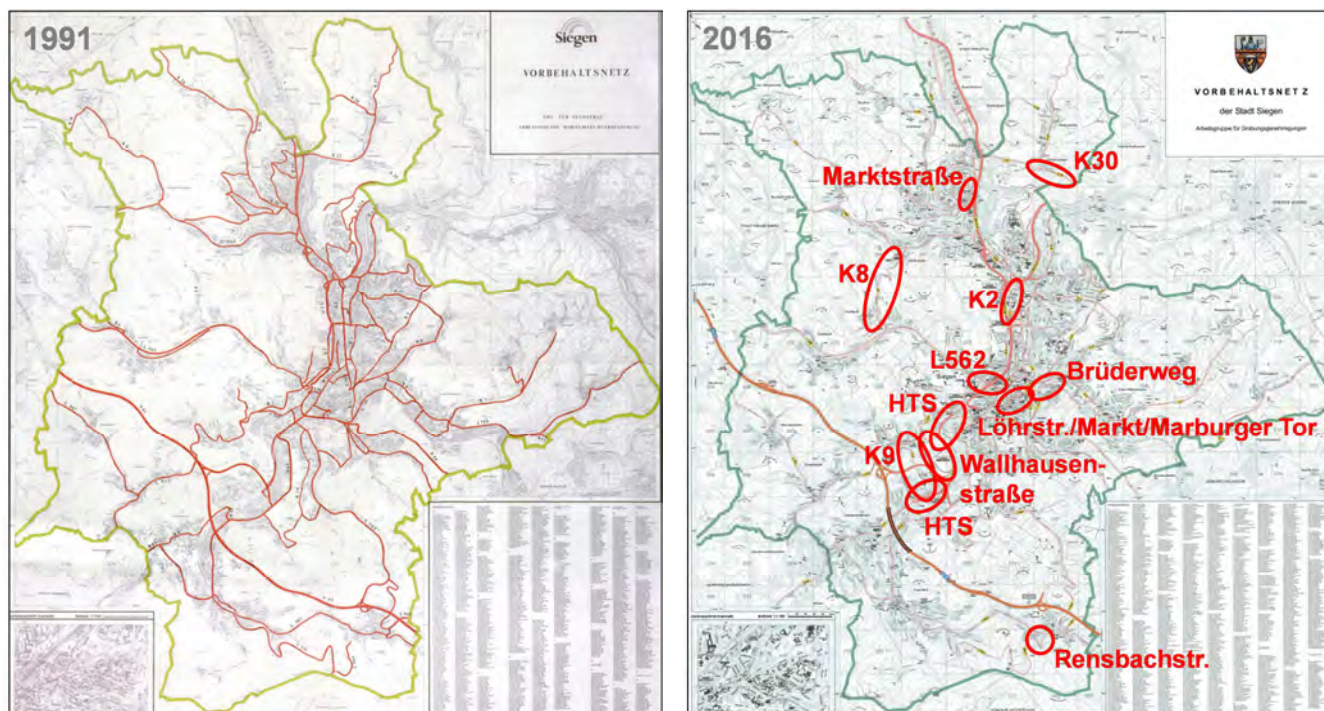


Bild 88: Vorbehaltsnetz der Universitätsstadt Siegen – Gegenüberstellung der Netze aus 1991 und 2016

Analyseergebnisse zum ruhenden Kfz-Verkehr

Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 1: Parkraumbewirtschaftung in der Universitätsstadt Siegen, Stand 2015

Bereich	Bewirtschaftung 2015
Hammerhütte	Parkscheibenregelung
Bahnhofsumfeld	Hindenburgstr.: Parkscheibenregelung, Höchstparkdauer 30 Minuten Fürst-Johann-Moritz-, Sandstr. (bis Reichwalds Eck): Parkscheinregelung
Kaisergarten	Emilien-, Friedrich-, Juliusstr.: Parkscheinregelung Nordstraße, Sandstr. (Reichwalds Eck bis Kaisergarten): Parkscheibenregelung
Oberstadt	Löhrstr., Kornmarkt, Markt, Marburger Str., Marburger Tor: Parkscheibenregelung Neumarkt, Nikolaikirche: Parkscheinregelung
Frankfurter Straße, St.-Johann-Straße	Frankfurter Str.: Parkscheinregelung St.-Johann-Str.: Parkscheibenregelung

Tabelle 2: Parkraumbewirtschaftung in der Universitätsstadt Siegen, Stand 2018

Bereich	Bewirtschaftung 2018
Siegen-Mitte	0,60 € pro ½ Stunde Neumarkt, Morleysstraße, Kampenstraße und Kohlbettstraße: zusätzlich 0,30 € für Höchstparkdauer von ¼ Stunde Parkfläche Oberes Schloss: 1,00 € für Höchstparkdauer von 3 Stunden
Siegen-Weidenau	0,60 € pro ½ Stunde Poststraße und Zentralparkplatz: zusätzlich 0,30 € für Höchstparkdauer von ¼ Stunde
Sonstige Bereiche mit Parkuhr bzw. Parkscheinautomat	0,50 € je 1 Stunde

Maßnahmensteckbriefe

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Fußverkehr	F1	Führung im Stadt-/Ortsteilzentrum
	F2	Einrichtung bzw. Erweiterung von Fußgängerzonen
	F3	Soziale Sicherheit (Beleuchtung, Sauberkeit)
	F4	Wegweisende Beschilderung innerhalb von Stadt-/Ortsteilzentren
	F5	Barrierefreiheit im Fußverkehr
	F6	Pflege und Instandhaltung der Fußverkehrsinfrastruktur
	F7	Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Um-/Neubau
	F8	Durchführung des Fußverkehrs-Checks
	F9	Erweiterung des Angebots an Sitzgelegenheiten
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Radverkehr	R1	Führung im Radverkehrsnetz
	R2	Radweganfang/-ende (innerorts)
	R3	Radweganfang/-ende an Ortseinfahrten
	R4	Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen
	R5	Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
	R6	Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltepunkten und ÖPNV-Haltestellen
	R7	Fahrradabstellanlagen an Schulen
	R8	Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Einrichtungen
	R9	Wegweisende Beschilderung (Hauptnetz und Vorrangroute)
	R10	Fahrradmietsystem
	R11	Service- und Dienstleistungsangebote
	R12	Barrierefreiheit im Radverkehr
	R13	Pflege und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur
	R14	Gestaltung von Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen/-Straßen
	R15	Überlagerung des städtischen und des kreisweiten Radverkehrsnetzes sowie Ergänzung auf Stadt-/Ortsteilebene
	R16	Bewerbung von Anschaffungsförderung für Pedelecs und Lastenpedelecs
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)	Ö1	Park & Ride sowie Bike & Ride
	Ö2	ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten
	Ö3	Pflege und Instandhaltung von Haltestellen
	Ö4	Initiierung von neuen Angebotsformen für verkehrsschwache Bereiche (zeitlich, räumlich)
	Ö5	Initiierung von Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben
	Ö6	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der äußeren Stadtteile an das Stadtzentrum Siegen

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Kfz-Verkehr	K1	Geschwindigkeitskonzept
	K2	Koordinierung der Lichtsignalanlagen
	K3	Parkleitsystem (kleinräumig)
	K4	Parkraumbewirtschaftung
	K5	Machbarkeitsstudie zum Siegbertunnel
	K6	Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle
	K7	Park & Ride-Anlagen
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Wirtschafts-Verkehr	W1	Mikro-Depots mit Einsatz von Elektronutzfahrzeugen
	W2	Gesamtstädtische Analyse der Verkehrsströme im Wirtschaftsverkehr
	W3	Machbarkeitsstudie „Infrastrukturen für Wirtschaftsverkehre mit Batterieantrieb (BEV) und Wasserstoffantrieb (FCV)“
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Alter-native Antriebe	A1	E-Carsharing
	A2	Strukturierter Ausbau der Ladeinfrastruktur
	A3	Ausbau der Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur inkl. Herstellung und Speicherung
Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Mobilitäts-management	M1	Personalstelle Mobilitätsmanagement
	M2	Betriebliches Mobilitätsmanagement
	M3	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement
	M4	Initiierung einer Mobilitätszentrale
	M5	Initiierung einer Mobilitäts-App

Handlungsfeld „Fußverkehr“

Fußverkehr

F1 Führung im Stadt-/Ortsteilzentrum



Lösung

./.

Bestandsfakten zum Stadt-/Ortsteilzentrum Siegen-City (Unterstadt) als exemplarisches Beispiel

Kurzbeschreibung



Um das Zufußgehen zu fördern, muss die Infrastruktur im Längsverkehr (Gehwegbreiten) und Querverkehr (Querungshilfen) entsprechend attraktiv gestaltet sein. Dies gilt gesamtstädtisch, aber vor allem für die Stadt-/Ortsteilzentren mit Nahversorgungsfunktion, in denen sich oftmals auch noch weitere publikumsintensive Einrichtungen befinden, sowie für bedeutende Fußgängerachsen.

Damit sich zwei Fußgänger ohne Komplikationen begegnen können, ist unter Berücksichtigung von Sicherheitsabständen eine Seitenraumbreite von mindestens 2,50 m erforderlich. Grundsätzlich sind die Gehwegbreiten sowie der Bedarf an Querungshilfen unter Berücksichtigung der Netzfunktion, der anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel auszuwählen (Diagramm zur Auswahl in EFA enthalten). Die Umsetzbarkeit im Bestand erfordert eine Überprüfung der Platzkapazitäten. Mindestmaße der Gehwegdimensionierung sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs – vor allem wenn eine Benutzungspflicht für den Radverkehr besteht – sollte nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken zum Einsatz kommen, damit Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmergruppen vermieden werden können.

















Lichtsignalanlagen sollen vor allem auf bedeutenden Fußgängerachsen über eine fußgängerfreundliche Schaltung verfügen. Dazu gehören vor allem, in Abhängigkeit von vorhandenen Koordinierungen, die Vermeidung von Wartezeiten über 30 Sekunden und kurze Grünphasen für den Fußverkehr. Nach Möglichkeit sollen auf Fußgängerachsen Daueranforderungen für den Fußgänger eingestellt werden und Druckknopfampeln nicht zum Einsatz kommen. Sind Druckknopfampeln dennoch notwendig, soll ein zeitnahes Umschalten eingestellt werden. Auch für den Fußgänger geteilte Grünphasen sind fußgängerunfreundlich. Eine Straße sollte für Fußgänger in einem Zug querbar sein. Fußgängerfreundliche Schaltungen verbessern die Akzeptanz der Lichtsignalanlagen und mindern damit die Rotlichtverstöße.

Neben der Dimensionierung der Gehwege sowie der Querbarkeit von Straßen spielt die Aufenthaltsqualität (siehe Steckbriefe F3 und F9) sowie die Beachtung der Barrierefreiheit (siehe Steckbrief F5) eine bedeutende Rolle. Straßenräume und Aufenthaltsflächen sollten abwechslungsreich gestaltet werden und Ruhepunkte für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen beinhalten (siehe Steckbrief F9). Bereiche vor Kindergärten und Schulen sollen nach Möglichkeit von ruhendem Kfz-Verkehr freigehalten werden, um die Gefahren durch ein- und ausparkende Fahrzeuge zu minimieren. (Quellen: RAST 2006, EFA 2002)


Zielsetzung

-  Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
-  Erhöhung der Verkehrssicherheit

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Fußverkehr

F2 Einrichtung bzw. Erweiterung von Fußgängerzonen

Bestand

./.

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Fußgängerzonen sind besondere Aufenthaltsbereiche für Fußgänger ohne allgemeinen Kfz-Verkehr. Sie eignen sich vor allem bei einer sehr hohen Anzahl von Fußgängern von und zu ausgeprägten Einzelquellen und -zielen, wie beispielsweise einem Straßenabschnitt mit beidseitigem Geschäftsbesatz. Die Anordnung einer Fußgängerzone erfordert stets eine Abwägung zwischen Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr und Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr.

Soll der Kfz-Verkehr nicht gänzlich ausgeschlossen werden, aber dennoch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr erzielt werden, kann eine Verkehrsberuhigung durch die Anordnung eines Verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichs geschaffen werden, bei dem die gemeinsame und gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraums durch alle Verkehrsteilnehmer gilt („Shared Space“-Prinzip). Auch hier ist ein hohes Aufkommen im Fußverkehr erforderlich, damit der gemeinschaftliche Nutzungsbedarf erkennbar ist.

In der Stadt Siegen sind bereits ausgewählte Bereiche als Fußgängerzone oder als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Um weitere „Schutzzräume“ für den Fußverkehr zu schaffen, ist eine Ausweitung dieser bzw. eine Neuausweisung weiterer Bereiche als Fußgängerzone oder Verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich zu prüfen. Im Hinblick auf die notwendige Abwägung zwischen den verschiedenen Nutzungsanforderungen sollten dabei sowohl die Anwohnenden als auch die vorhandenen Gewerbetreibenden eingebunden werden.

Zielsetzung



Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen

(Minderungspotenzial)

gering

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

hoch

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

mittelfristig

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)



Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Fußverkehr

F3 Soziale Sicherheit (Beleuchtung, Sauberkeit)

Bestand



Bahnunterführung Weidenau

Lösung



Unterführung Glückaufstraße

Kurzbeschreibung

Zur Gewährleistung einer sozialen Sicherheit müssen Verkehrsanlagen angstfrei erlebbar sein. Dies spielt vor allem für den Fußverkehr, aber auch den Radverkehr, eine zentrale Bedeutung.

Ein hohes Maß an subjektiver Sicherheit kann durch eine angemessene Gestaltung und Beleuchtung von Fußgängerverkehrsanlagen erreicht werden, sodass die Aspekte Sauberkeit und Einsehbarkeit gewährleistet werden können. Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sollten möglichst so gestaltet sein, dass sie von außen (auch von der Fahrbahn aus) gut einsehbar sind, sodass eine gewisse soziale Kontrolle ermöglicht werden kann.

Oftmals werden vor allem Zwischen- und Verbindungswege vernachlässigt, obwohl sie im Hinblick auf die Durchgängigkeit für den Fuß- und Radverkehr eine hohe Bedeutung haben (z. B. die Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Sieg, Himmelstreppe am Marburger Tor).

Zur Gewährleistung sind regelmäßige Kontrollen in Bezug auf Sauberkeit, Beleuchtung und Einsehbarkeit (Grünbewuchs) durchzuführen. Bei identifizierten Defiziten sind Sichtbarrieren (z. B. dichtes Buschwerk) zu entfernen, vorhandene schwache Leuchtmittel zu ersetzen, falsch platzierte Leuchten zu versetzen oder fehlende Leuchten zu installieren.

Zielsetzung

- ➡ Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit
- ➡ Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

	gering		hoch	

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen

(Minderungspotenzial)

gering

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

Daueraufgabe

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)


 (Daueraufgabe)

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Fußverkehr

F4 Wegweisende Beschilderung innerhalb von Stadt-/Ortsteilzentren

Bestand

Lösung

Kurzbeschreibung

Vor allem für Ortsunkundige ist eine Wegweisung von Bedeutung, um sich auch ohne technische Hilfsmittel (z. B. Smartphone) im Stadt-/Ortsteil zurecht zu finden. Neben einer überschaubaren, übersichtlichen Straßenraumgestaltung hilft eine Wegweisung bei der Zielauffindung. Dies gilt nicht nur für Einzelziele, sondern auch für das Auffinden von Mobilitätsangeboten (z. B. Haltestellen, Fahrradabstellanlagen, Parkhäuser). Sie sind möglichst sichtbar im Straßenraum anzuordnen oder entsprechend auszuschildern.

Kommt ein Wegweisungssystem zum Einsatz sind die in das System aufzunehmenden Zielpunkte festzulegen, damit die Inhalte in regelmäßigen Zeitabständen überprüft und ggf. angepasst werden können. Im Hinblick auf den Aufwand und die Übersichtlichkeit sollte sich das System auf die wichtigsten und publikumsintensiven Einrichtungen beschränken. Auch eine räumliche Beschränkung auf Gebiete mit einer hohen Dichte an entsprechenden Zielen ist ratsam (z. B. Siegen-City), da hier mit einem ausreichend hohen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist.

Eine Wegweisung ist vor allem an bedeutenden ÖPNV-Haltestellen sowie an bedeutenden Knotenpunkten wichtig.

Wenn eine wegweisende Beschilderung installiert wird, gehört in jedem Fall auch die Kontrolle und Pflege dazu (vgl. auch Maßnahmensteckbrief F6).

Zielsetzung



Verbesserung der Orientierung, vor allem für Ortsunkundige

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

gering

hoch

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen

(Minderungspotenzial)

kein bzw. vernachlässigbar gering

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

kurzfristig

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)



Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Fußverkehr

F5 Barrierefreiheit im Fußverkehr

Bestand



Siegen, Hauptstraße

Lösung



Siegen, Markt/ Kölner Straße

Kurzbeschreibung

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Fußverkehr sind vielschichtig. Sie umfassen sowohl die Netzdurchlässigkeit als auch die Querbarkeit von Straßen.

Netzdurchlässigkeit

Der Fußverkehr ist umwegempfindlich. Vor diesem Hintergrund ist für den Fußverkehr am Anfang einer Sackgasse eindeutig über Beschilderung zu kennzeichnen, ob für den Fußverkehr am Ende eine Durchwegung vorhanden ist.

Im Bereich von Treppenanlagen sind für mobilitätseingeschränkte Personen möglichst Alternativen (z. B. Rampen oder ausgeschilderte kleinräumige Umfahrungen) anzubieten.

Querbarkeit




Sichere Querungsstellen müssen für sehingeschränkte Personen auffindbar sein. Hierfür sind taktile Leitelemente zur Führung anzubringen. An Lichtsignalanlagen sind zudem akustische Elemente oder aber Vibrationsplatten zu berücksichtigen.

Durch die Ausgestaltung von Bordabsenkungen an den Übergängen zwischen Seitenraum und Fahrbahn wird eine problemlose Querung der Fahrbahn für geheingeschränkte Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Damit die Übergänge aber auch für Sehingeschränkte ausreichend erkennbar sind, sind hier im Idealfall getrennte Querungsstellen anzulegen bzw. zumindest eine Bordhöhe von 3-6 cm als Kompromiss anzulegen.

















Freihaltung des Gehwegs

Vor allem in engen Straßenräumen (z. B. in historisch gewachsenen Stadtteilen) können Gegenstände auf dem Gehweg (z. B. Werbeständer oder Geschäftsauslagen, abgestellte Zweiräder, verkehrswidrig abgestellte Pkw) die Barrierefreiheit im Längsverkehr ohne ausreichende Ausweichmöglichkeiten einschränken. Diese sind nach Möglichkeit zu entfernen (Identifizierung über Kontrollen, vgl. auch Maßnahmensteckbrief K6).


Zielsetzung

-  Gewährleistung von Direktheit und Durchlässigkeit
-  Erhöhung der Verkehrssicherheit
-  Erhöhung des Gehkomforts

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen
 Beirat der Menschen mit Behinderung/ Behindertenbeauftragter
 Seniorenbeirat/ Seniorenbeauftragter

Fußverkehr

F6 Pflege und Instandhaltung der Fußverkehrsinfrastruktur

Bestand

Lösung

Kurzbeschreibung

Kontrolle und Unterhaltung

Um die Barrierefreiheit sowie Akzeptanz von Fußverkehrsanlagen zu gewährleisten, soll die Oberfläche jederzeit in einwandfreiem Zustand gehalten werden. Dies ist vor allem für Mobilitätseingeschränkte sowie Ältere von großer Bedeutung. Neben der Oberfläche muss auch die wegweisende Beschilderung in einem einwandfreiem Zustand gehalten werden. Hierzu ist eine regelmäßige Kontrolle erforderlich, wobei die Kontrollhäufigkeit nicht geringer sein sollte als diejenige im übrigen Straßennetz. Identifizierte Schäden sind zu erfassen und möglichst zeitnah zu beheben. Dabei kann der individuelle Fußgänger mit eingebunden werden. Die Stadt Siegen setzt für den Radverkehr hierzu bereits die kostenlose Smartphone-App „SiRad Melder“ ein. Grundsätzlich kann die App auch für den Fußverkehr genutzt werden. Ist dies gewünscht, sollte die App-Bezeichnung „SiRad Melder“ entsprechend angepasst werden (z. B. „Si Mängelmelder“), um die Nutzbarkeit für Fuß- und Radverkehr zu signalisieren. Bei Einsatz einer solchen App ist es wichtig, die Einträge regelmäßig zu kontrollieren und ein Feedback über den Bearbeitungsstand zu geben.

Reinigung und Winterdienst

Die Reinigung der Fußverkehrsanlagen wird von der Stadt Siegen in der Straßenreinigungssatzung geregelt. Die Stadt ist für die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze innerhalb der geschlossenen Ortslagen, bei Bundesstraßen, Landstraßen und Kreisstraßen jedoch nur der Ortsdurchfahrten, verantwortlich, soweit die Reinigung nicht den Grundstückseigentümern übertragen wird. Nach EFA (2002) sollen Gehwegflächen generell in einer solchen Breite geräumt und gestreut werden, dass mobilitätseingeschränkte Personen sie ungehindert nutzen können. In der städtischen Satzung wird dies mit der Angabe einer Breite von 0,80 m konkretisiert.

Baustellensicherung

Bei der Einrichtung einer Baustelle gilt die RSA (Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen). Wird eine Fußverkehrsanlage blockiert, soll die Arbeitsstelle möglichst auf derselben Straßenseite umgehbar sein. Dabei ist auf eine barrierefreie Gestaltung der Umgehung zu achten (z. B. kantenfrei, Rampen mit max. 5 %), damit sie auch von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden kann. (Quelle: EFA 2002)

Zielsetzung



Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)	gering
Kostenschätzung (Planung, Material, Umsetzung)	mittel
Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)	Daueraufgabe
Klimaschutzorientierte Priorität (Gesamtbewertung)	☆☆☆ (Daueraufgabe)

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Fußverkehr

F7 Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Um-/Neubau

Bestand



Unterdimensionierter Gehweg
(Obergraben, Siegen-Mitte)

Lösung



Ausreichend dimensionierter Gehweg
(Martinshardt, Leimbachtal)

Kurzbeschreibung

In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) sind die räumlichen Nutzeransprüche des Fußverkehrs festgehalten. In den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002) sind die Anforderungen an die Ausstattung von Fußgänger-verkehrsanlagen beschrieben (Seitenraumbreiten sowie Querungshilfen). Das Mindestmaß der Seitenraumbreite von 2,50 m (Regelfall) leitet sich dabei über den Platzbedarf von zwei nebeneinander gehenden Personen und den erforderlichen Abständen zur vorhandenen Bebauung und zur Fahrbahn ab. Das Maß berücksichtigt aber auch den Flächenbedarf von mobilitätseingeschränkten Personen. In Abhängigkeit der vorhandenen Randnutzung und dem damit verbundenen erwarteten Fußgängeraufkommen sind zusätzlich zu dem Regelmaß noch Breitenzuschläge erforderlich.

Im Bestand ist die Regelbreite von Gehwegen nicht immer erfüllt, da sich das Qualitätskriterium Führungsbreite in den letzten Jahrzehnten verändert hat. Punktuell ist die Einhaltung aufgrund der eingeschränkten räumlichen Platzverhältnisse nicht möglich.

Zur Berücksichtigung der neuen Qualitätsanforderungen an Gehwege sollen diese stets bei Neubau zukünftig berücksichtigt werden. Im Zuge von Umbaumaßnahmen soll eine Verbreiterung der Gehwege auf das aktuelle Regelmaß nach Möglichkeit umgesetzt werden.

Zielsetzung

- ➡ Attraktivierung der Fußverkehrsverbindungen
- ➡ Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Fußverkehr

F8 Durchführung des Fußverkehrs-Checks

Bestand

./.

Lösung



Quelle: Bewerbungsaufwurf Fußverkehrs-Check NRW 2021, Flyer



Kurzbeschreibung

Um gezielt bedeutende Fußverkehrsverbindungen zu verbessern, ist eine vorherige Analyse dieser unter Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen (Kinder und Jugendliche, ältere oder auch mobilitätseingeschränkte Personen) notwendig. Im Rahmen eines sogenannten Fußverkehrs-Checks durchlaufen Bürger, Verwaltung, Politik und weitere Interessengruppen gemeinsam verschiedene Arbeitsschritte: Status quo-Berichte, Stärken-Schwächen-Analysen, Maßnahmenpläne sowie Anregungen und Hinweise für eine dauerhafte Fußverkehrsförderung in der Kommune. Ziel ist, die Situation vor Ort für Fußgänger zu verbessern.





Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität als gesamtstädtischer Rahmenplan wurde das Umfeld der Stadt-/Ortsteilzentren fachgutachterlich analysiert und darauf aufbauend der Handlungsbedarf identifiziert (vgl. Maßnahmensteckbrief F1). Dabei wurden die eingegangenen Bürgermitteilungen berücksichtigt, es wurden aber keine gemeinsamen Ortsbegehungen durchgeführt.

Es wird empfohlen nach und nach in den Stadt-/Ortsteilzentren bzw. Bereichen außerhalb der Stadt-/Ortsteilzentren, die für den Fußverkehr von Bedeutung sind (z. B. Verbindungsachsen zwischen ÖPNV-Verkehrsknotenpunkten und bedeutende publikumsintensive Einrichtungen) den Fußverkehrs-Check als Planungsinstrument, aber auch zur Information und Sensibilisierung anzuwenden. Es werden verschiedene Aspekte behandelt, vor allem Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Wegweisung/Orientierung und ggf. auch Schulwegplanung, sodass hier auch eine Schnittstelle zum zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement besteht (vgl. Maßnahmensteckbrief M3).


Zielsetzung

-  Sicherung von eigenständiger Kindermobilität sowie Mobilität im Alter
-  Attraktivierung der Fußverbindungen (des Fußverkehrs)

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Fußverkehr

F9 Erweiterung des Angebots an Sitzgelegenheiten

Bestand

Lösung



Sitzgelegenheit
(Siegtalstraße, Niederschelden)

Kurzbeschreibung

Spaziergänge und Aktivitäten an der frischen Luft sind für besondere Zielgruppen, darunter Kinder und Senioren, von großer Bedeutung (u. a. zur Stärkung des Immunsystems, zur Erhaltung der körperlichen Fitness, zur Förderung der Motorik). Während für Kinder ein Weg mit Hilfe von Spielelementen attraktiviert werden kann, ist es für ältere Menschen wichtig, dass auf ihren täglichen Wegen ausreichend Ruhepunkte vorhanden sind. Dabei lassen sich manchmal Sitz- und Spielelemente auch kombinieren (z. B. Balancierbalken, der auch als Bank genutzt werden kann).

Im Hinblick auf die Erweiterung des Angebots an Sitzgelegenheiten sind zunächst die relevanten Aufenthaltsbereiche und Wegeverbindungen von älteren Menschen zu identifizieren. Erste Hinweise geben Nutzungseinrichtungen, die für Senioren von Bedeutung sind. Im Idealfall erfolgt die Identifizierung im Rahmen eines partizipativen Prozesses gemeinsam mit der Zielgruppe der älteren Menschen (ähnlich zum Fußverkehrs-Check, vgl. Maßnahmensteckbrief F8). Im nächsten Schritt muss dann erarbeitet werden, an welchen Punkten eine Aufstellung von Sitzgelegenheiten sinnvoll möglich ist. Hierbei sollte die Aufenthaltsqualität des Umfelds sowie die Sichtbarkeit und Erreichbarkeit des Aufstellungsortes berücksichtigt werden. Die Barrierefreiheit (Freihaltung von Fußgängerachsen) darf jedoch durch die Aufstellung nicht beeinträchtigt werden.

Zielsetzung

- ➡ Schaffung einer erhöhten Aufenthaltsqualität
- ➡ Förderung der Gesundheit, der Mobilität und des Wohlbefindens

Wirkung auf ...

	gering		hoch	
Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wegelängen (Verringerung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentlichkeit (Wahrnehmung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

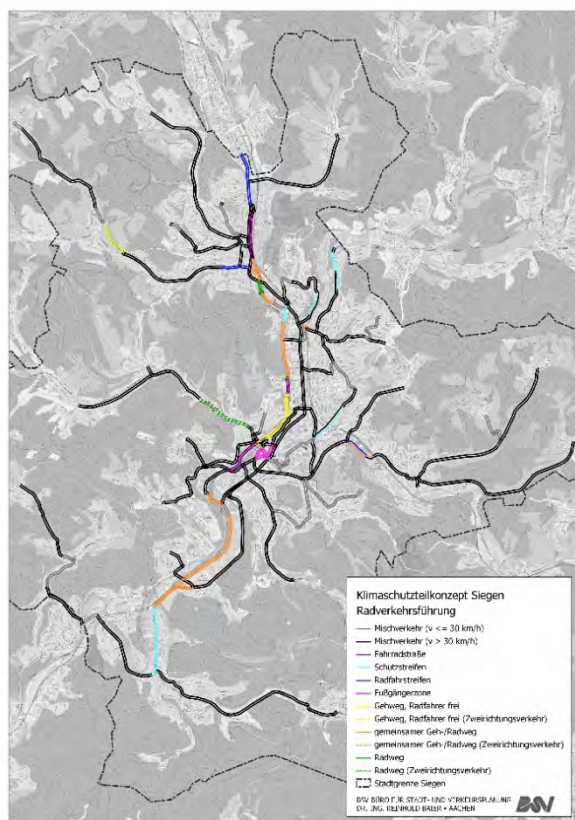
Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Radverkehr

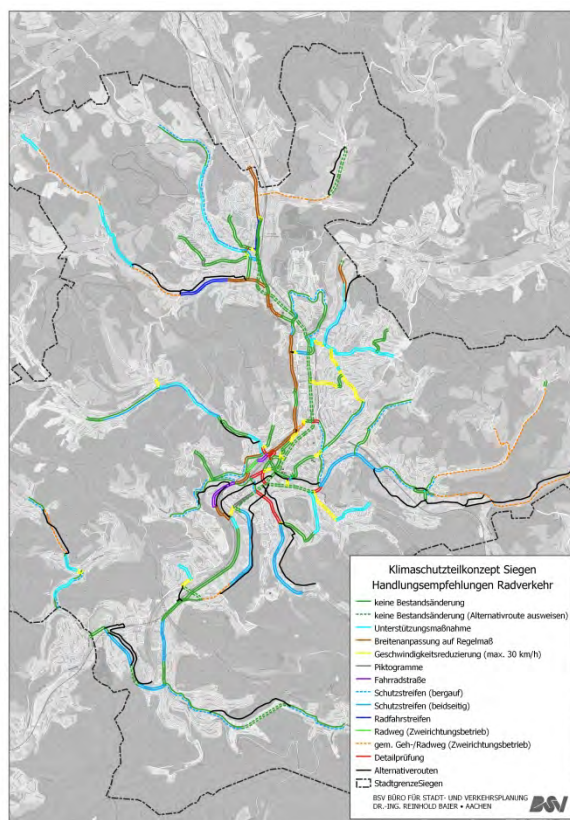
R1 Führung im Radverkehrsnetz

Bestand



Radverkehrsführung im Bestand

Ergänzung/Lösung



Radverkehrsführung Zielkonzept

Kurzbeschreibung

Die Wahl der Radverkehrsführung an Straßen muss die verkehrliche Situation berücksichtigen. Mit den Angaben zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsbelastung erfolgt eine Vorauswahl der möglichen Führungsformen (Diagramm zur Auswahl in ERA enthalten). Die Umsetzbarkeit im Bestand erfordert zudem eine Überprüfung der Platzkapazitäten.

Im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz wird die Führung auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen als wiedererkennbares „System“ bevorzugt. Dabei sollen Mindestmaße vermieden und der Ausbau mit den Regelmaßen angestrebt werden (Radfahrstreifen 1,85 m bei $V_{\max} = 50 \text{ km/h}$; Schutzstreifen 1,50 m). Hierbei ist die verbleibende Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen (Radfahrstreifen: mind. 5,50 m; Schutzstreifen: mind. 4,50 m).

Bei Schutzstreifen kann der Seitenraum zwar grundsätzlich für den Radverkehr in nicht-benutzungspflichtiger Form freigegeben werden. Auf eine für den Kfz-Verkehr „sichtbare“ Doppelstruktur sollte aber möglichst verzichtet werden. Dies gilt vor allem für die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“. Dies erleichtert sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr die Orientierung und erhöht damit die Verkehrssicherheit.

Bei Seitenraumführungen ist der Zweirichtungsbetrieb aufgrund des erhöhten Querungsbedarfs sowie aus Sicherheitsgründen (für den Kfz-Verkehr unerwartete Herkunftsrichtung des Radverkehrs) zu vermeiden.

Um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden, sollen benutzungspflichtige gemeinsame Führungen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken und mit einer ausrei-





chenden Nutzungsbreite eingesetzt werden (nutzungsabhängige Einsatzgrenzen sind in ERA enthalten).

Im innerörtlichen Erschließungsstraßennetz soll eine Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 angestrebt werden. Zudem können Fahrradstraßen den Komfort für den Radverkehr auf radverkehrsrelevanten Relationen (z. B. Schülerradrouten) erhöhen.

Außerorts wird aufgrund der verkehrlichen und sozialen Sicherheit eine Führung auf straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radwegen im Zweirichtungsbetrieb als Standard angestrebt. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine beleuchtete Alternativroute auszuweisen. (Quellen: RASSt 2006, ERA 2010)

Die Vorrangroute, die überwiegend den Radverkehr abseits des Kfz-Verkehrs führt, soll aufgrund der Pendlerbedeutung mittel- bis langfristig als durchgehende Radvorrangroute ausgebaut werden. Hierzu werden im Rahmen des kreisweiten Radverkehrskonzepts zugehörige Ausbaustandards definiert, die eine zügige Befahrbarkeit ermöglichen.

Zielsetzung

-  Schaffung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt-/Ortsteilzentren sowie der benachbarten Kommunen
-  Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr
-  Erhöhung des Komforts für den Radverkehr
-  Stärkung der Sichtbarkeit von Radverkehr als gleichwertiges Verkehrssystem

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Radverkehr

R2 Radweganfang/-ende (innerorts)

Bestand



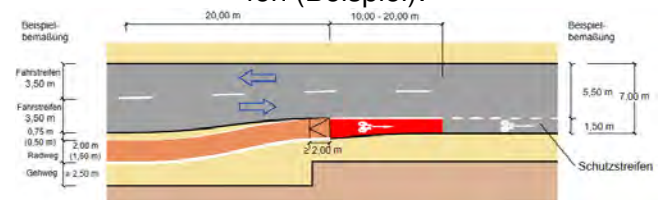
Übergang von Radweg zu Mischverkehr
(Hufeisenbrücke Freudenberger Straße)

Ergänzung/Lösung



Übergang von Gehweg, Rad frei zu Mischverkehr
(Bühlstraße)

Bauliche Überführung von Radweg in Schutzstreifen (Beispiel):



Quelle: Musterlösung für Radverkehrsanlagen
in Baden-Württemberg

Kurzbeschreibung

In den Übergangsbereichen zwischen zwei Radverkehrsführungsformen sind die Mindestbreiten der einzelnen Führungsformen einzuhalten. Der Übergang ist so auszubilden, dass ihn der Radverkehr möglichst stoßfrei, direkt und ohne Verschwenkung überfahren kann.

Die Regellösung für die Überwindung der Höhenunterschiede zwischen baulichen Radwegen und fahrbahngleichen Anlagen sind Rampen mit einer Längsneigung von 4 bis 6 %, sodass sie mindestens eine Länge von 2,00 m besitzen müssen. Die gesamte Verflechtungslänge soll 10 bis 20 m betragen, damit der Radverkehr ohne Sichtverdeckung parallel zum Kfz-Verkehr die Führungsform wechseln kann. Die konkrete Ausführungsform im Übergangsbereich ist von den zu verknüpfenden Führungsformen abhängig, ist jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen mindestens zu markieren und besser mit einem baulichen Schutz zu versehen. Zur zusätzlichen Kennzeichnung kann der Übergangsbereich rot eingefärbt werden (optional). (Quellen: RAST 2006, ERA 2010, StVO)

Zielsetzung



barrierefreie, abgesicherte Überleitung vom Seitenraum auf die Fahrbahn oder umgekehrt

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Radverkehr

R3 Radweganfang/-ende an Ortseinfahrten

Bestand



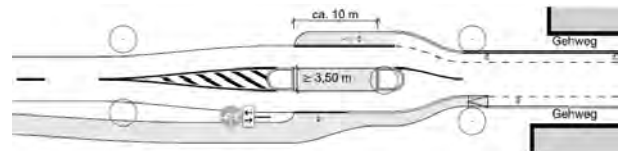
Ortseinfahrt Buchen



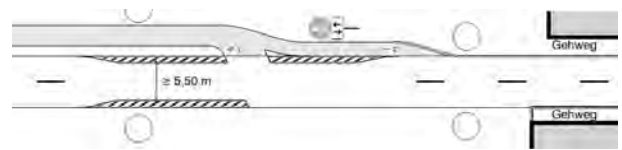
Ortseinfahrt Langenholdinghausen

Ergänzung/Lösung

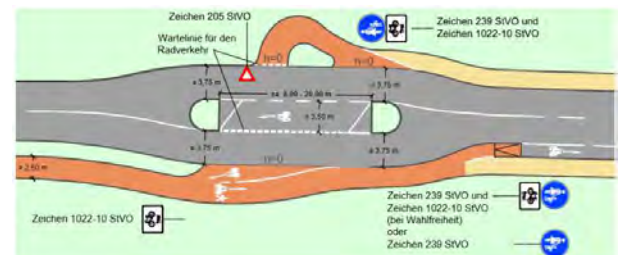
Überquerungsstelle an Ortseinfahrt mit Mittelinsel:



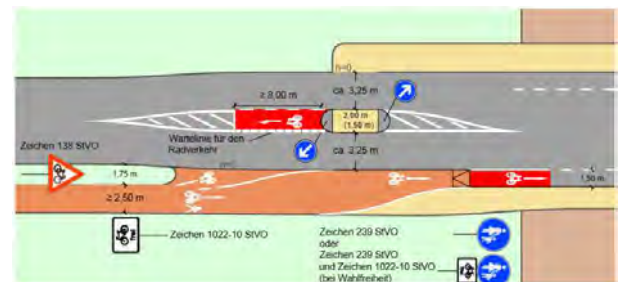
Überquerungsstelle an Ortseinfahrt ohne Mittelinsel:



Aufstellstreifen an Ortseinfahrt innerhalb geteilter Mittelinsel:



Aufstellstreifen an Ortseinfahrt im Schutz baulicher Mittelinsel



Quelle Bild 1/2: ERA (2010)

Quelle Bild 3/4: Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg



Kurzbeschreibung

Die Ausbildung des Übergangs zwischen freier Strecke (Außerortsbereich) und Ortsdurchfahrten (Innerortsbereich) soll dem Radverkehr einen sicheren und komfortablen Wechsel der Straßenseite am Anfang und Ende von einseitigen Radverkehrsanlagen ermöglichen.

Die Querungsstelle am Übergang ist in Abhängigkeit von den miteinander zu verknüpfenden Radverkehrsführungen zu gestalten. Im Ortseingangsbereich ist die Überführung ohne bauliches Element oder mit einer Mittelinsel möglich. Sofern Mittelinseln als Querungshilfe vorgesehen sind, sind diese gemäß RASSt mindestens 3,50 m breit umzusetzen, um eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu erzielen.

Die Gestaltung der Querungsstelle (z. B. Verschwenkung, Inselöffnung und farbliche Markierung) hat besonderen Einfluss auf die Akzeptanz und Sicherheit. Die konkrete Umsetzungsform ist abhängig von den örtlichen Randbedingungen sowie den zu verknüpfenden Radverkehrsführungen. Der Wechsel der Führungsform, insbesondere von einer einseitigen Führung zu beidseitiger Führung (bzw. umgekehrt), kann indirekt über den Seitenraum oder mittels Abbiegespur für den Radverkehr erfolgen. Eine Kombination dieser Wechselmöglichkeiten kann ebenfalls umgesetzt werden. (Quellen: RASSt 2006, ERA 2010, StVO)

Zielsetzung

-  Barrierefreie, sichere Querung des Radverkehrs
-  Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)	kein bzw. vernachlässigbar gering
Kostenschätzung (Planung, Material, Umsetzung)	mittel
Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)	mittelfristig
Klimaschutzorientierte Priorität (Gesamtbewertung)	

Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Radverkehr

R4 Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen

Bestand

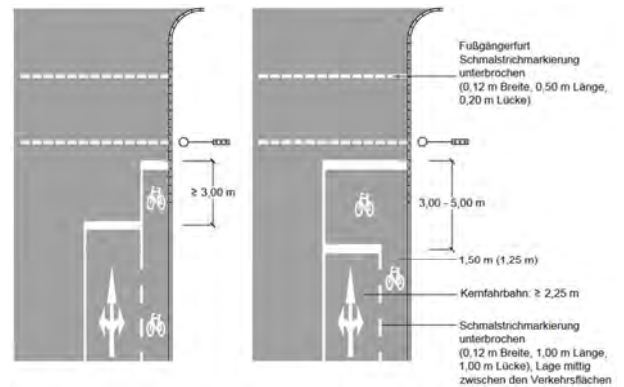


KP Kölner Tor/Obergraben

Ergänzung/Lösung



Aufstellfläche
KP Poststraße/Weidenauer Straße
Vorgezogene Haltlinie und aufgeweiteter Radaufstellstreifen:



Quelle: Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Kurzbeschreibung

Bei der Führung des Radverkehrs auf Schutz- oder Radfahrstreifen ist an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zu prüfen, ob die Umsetzung einer vorgezogenen Haltlinie oder eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens umsetzbar ist. Beide Varianten bieten für den Radverkehr die Möglichkeit, sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs aufzustellen und können durch eine Entflechtung rechts abbiegender Kfz von geradeaus fahrendem oder links abbiegendem Radverkehr zu einer erheblichen Entschärfung von Gefahrensituationen beitragen.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen kommen vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zum Einsatz, damit die Mehrzahl der Radfahrer den Aufstellstreifen auch nutzen kann. (Quellen: ERA 2010)

Zielsetzung



Erhöhung der Verkehrssicherheit

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Bewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Radverkehr

R5 Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

Bestand



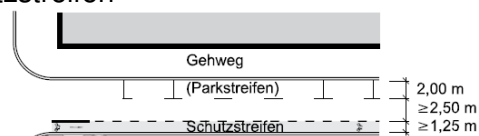
Einbahnstraße ohne Freigabe für den Radverkehr (Hinterstraße)

Ergänzung/Lösung

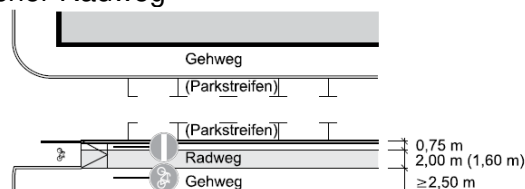
Mischverkehr auf der Fahrbahn



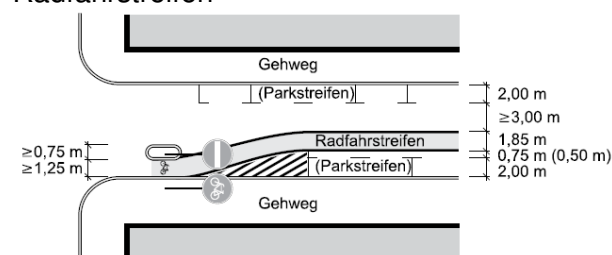
Schutzstreifen



Baulicher Radweg



Radfahrstreifen



Quelle: ERA (2010)

Kurzbeschreibung

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) soll der Radverkehr grundsätzlich Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung nutzen können, sofern dies aus Sicherheitsgründen vertretbar ist.

Bei der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sind Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 30 km/h zulässig. Die notwendige Fahrgassenbreite beträgt 3,50 m (mindestens 3,00 m) mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten. Bei Linienbusverkehr oder erhöhtem Schwerverkehrsanteil ist eine Fahrgassenbreite von mehr als 3,50 m vorzuhalten. Geringere Breiten sind nur im Einzelfall, bei geringen Verkehrsstärken oder einer kurzen Abschnittslänge zulässig.

Zu prüfen ist, ob eine Aufhebung der Einbahnregelung möglich ist. Ist dies der Fall und die Fahrgassenbreite ermöglicht eine Öffnung, ist die Führung des Radverkehrs zu überprüfen (i. d. R. im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn, in Ausnahmefällen baulicher Radweg oder Radfahrstreifen). Gegebenenfalls können ergänzende Maßnahmen notwendig sein.

Die Umsetzbarkeit der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung ist im Einzelfall zu entscheiden. Zur Unterstützung des Netzcharakters sind vergleichbare Rahmenbedingungen und einheitliche Regelungen und Gestaltung innerhalb einer Stadt anzustreben. (Quellen: ERA 2010)

Zielsetzung



direkte Wegebeziehungen (Vermeidung von Umwegen)

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)	kein bzw. vernachlässigbar gering
Kostenschätzung (Planung, Material, Umsetzung)	gering
Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)	kurzfristig
Klimaschutzorientierte Priorität (Gesamtbewertung)	☆☆☆

Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Radverkehr

R6 Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltepunkten und ÖPNV-Haltestellen

Bestand

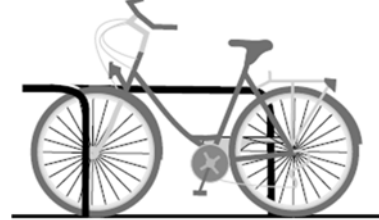


Fahrradparken (Hauptbahnhof)

Ergänzung/Lösung

Nachfolgend sind Beispiele dargestellt:

Anlehnhalter als öffentlich zugängliche Abstellanlage
(Form wurde insb. mit Arbeitskreis Radverkehr abgestimmt)



Quelle: Hinweise zum Fahrradparken (2012)



Fahrradboxen als geschlossene Abstellanlage
(wie z. B. auch schon am Hauptbahnhof Siegen vorhanden)

Kurzbeschreibung

Die Verbesserung des Fahrradparkens gehört zu einer umfassenden Strategie zur Förderung des Radverkehrs. Es ist davon auszugehen, dass ergänzend zu weiteren Maßnahmenbereichen durch eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Zielorten zusätzliche Potenziale für die Fahrradnutzung im Alltag erschlossen werden können. Relevante Aspekte bedarfsgerechter Fahrradabstellanlagen sind insbesondere Diebstahlsicherheit, Witterungsschutz und Standsicherheit.

Die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen an ÖPNV-Haltestellen besteht überwiegend tagsüber und für eine längerfristige Dauer. Die erforderliche Kapazität hängt stark von der Funktion der Haltestelle sowie der Lage im Stadt-/Tarifgebiet ab.

Für Bahnhöfe können kein Parkzeitraum und keine Parkdauer als „üblich“ festgelegt werden. Es kann jedoch von einer überwiegend langfristigen Abstelldauer ausgegangen werden, sodass insbesondere ein Witterungsschutz sowie Schutz vor Vandalismus und Diebstahl ausschlaggebend für die dortige Gestaltung einer Fahrradabstellanlage (Bike+Ride-Anlage) sind. Darüber hinaus ist aufgrund starker Verkehrsströme verschiedener Verkehrsteilnehmer besonders auf eine konfliktfreie An-/Abfahrt der Fahrradabstellanlagen zu achten.

An Bahnhöfen oder wichtigen ÖPNV-Haltestellen sind für unterschiedliche Ansprüche der Nutzer so-

wohl öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlagen (Anlehnhalter) als auch geschlossene Abstellanlagen (Fahrradboxen) vorzusehen. Auch extra breite Abstellplätze für Lastenräder und Fahrradanhängern sollten berücksichtigt werden. Zusätzlich ist hier ein Angebot von Ladeinfrastrukturen für E-Bikes zu prüfen.

Für Fahrradabstellanlagen an Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen werden in Abhängigkeit von der Frequentierung unterschiedliche Kategorien empfohlen:

Standort	Kategorie	Beschreibung	Anzahl Abstellanlagen	Art der Abstellanlage
Bushaltestellen	XS	Basisangebot	bis 6 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel)
(Regional-) Bushaltestellen	S	erweitertes Basisangebot	bis 20 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Witterungsschutz
Endhaltestellen, Busbahnhöfe, (Regional-)Bahnhöfe	M	kleines Standardangebot	50 bis 200 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter und Witterungsschutz
				Geschlossenes Angebot (Fahrradboxen, Sammelanlage)
Wichtige Verknüpfungspunkte, Bahnhöfe	L	großes Standardangebot	> 200 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter und Witterungsschutz
				Geschlossenes Angebot (Fahrradboxen, Sammelanlage)



Quelle: eigene Darstellung nach Hinweisen zum Fahrradparken (2012) und Leitfaden Bike+Ride Baden-Württemberg

Im Rahmen der Bike+Ride-Offensive werden an den Bahnhaltepunkten im Stadtgebiet (außer am Bahnhof Eiserfeld) Fahrradboxen aufgestellt werden. Der entsprechende Förderantrag dazu wurde bereits bewilligt.

Aufgrund der längeren Standzeiten an Bahnhaltepunkten und ÖPNV-Haltestellen sollten in Bezug auf die geschlossenen Abstellanlagen Lademöglichkeiten integriert werden.

Die hier dargestellten Inhalte gelten auch für den Maßnahmensteckbrief Ö1 im Handlungsfeld ÖPNV.

Zielsetzung

-  Verbesserung der Verkehrsmittelverknüpfung
-  Erhöhung der Einzugsbereiche der Bahnhöfe und ÖPNV-Haltestellen

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

gering				hoch

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen

(Minderungspotenzial)

hoch

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

hoch

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

kurzfristig

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)



Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Radverkehr

R7 Fahrradabstellanlagen an Schulen

Bestand



Fahrradabstellanlage am Fürst-Johann-Moritz-Gymnasiums (Weidenau)

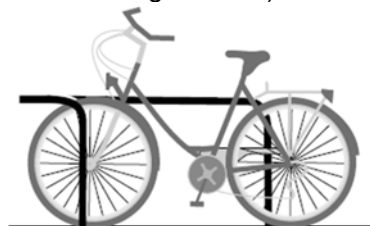


Fahrradabstellanlage an der Grundschule Auf dem Hubenfeld (Niederschelden)

Ergänzung/Lösung

Nachfolgend sind Beispiele dargestellt:

Anlehnhalter als öffentlich zugängliche Abstellanlage
(Form wurde insb. mit Arbeitskreis Radverkehr abgestimmt)



Quelle: Hinweise zum Fahrradparken (2012)

Darüber hinaus sind ab einer bestimmten Schulgröße auch geschlossene Abstellanlagen (Fahrradboxen oder Sammelanlage) empfehlenswert (siehe Tabelle in Kurzbeschreibung).

Kurzbeschreibung

Die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen an Schulen (v. a. weiterführende Schulen) besteht regelmäßig tagsüber und über eine längere Dauer.

Die Fahrradabstellanlagen an Schulen besitzen erhöhte Anforderungen an Witterungsschutz und Einsehbarkeit. Von daher wird das Basisangebot (Kategorie XS) ohne Witterungsschutz nicht als geeignet eingestuft. Die Zuordnung der Kategorien S bis L erfolgt auf Grundlage der Orientierungswerte aus den Hinweisen zum Fahrradparken (1 Abstellplatz je Schüler bei bis zu 20 % Radverkehrsanteil).

Die weiterführenden Schulen zählen oftmals zu den Schulen mit mehr als 250 Schülern und erfordern daher das Standardangebot mit frei zugänglichen und einem geschlossenen Angebot. Alternativ zu einzelnen Fahrradboxen sind hier auch Sammelanlagen (z. B. in einem gut zugänglichen Fahrradkeller) einsetzbar.

Darüber hinaus ist besonderer Wert auf eine verkehrssichere Gestaltung der Zu- und Ausfahrten der Abstellanlagen sowie einer dezentralen Anordnung zu legen. Aufgrund der starken Konzentration der Verkehrsströme der Fußgänger und Radfahrer zu Schulbeginn und Schulschluss ist auf eine angemessene Gestaltung der Fahrgassen zu achten. Eine dezentrale Anordnung kann die Verkehrsströme entflechten (Steigerung der Verkehrssicherheit) und eine bessere Erreichbarkeit der einzelnen Abstellanlagen auf dem Schulgelände sicherstellen.

Standort	Kategorie	Beschreibung	Anzahl Abstellanlagen	Art der Abstellanlage
./.	XS	Basisangebot	./.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel)
Schulen bis 250 Schüler	S	erweitertes Basisangebot	bis 50 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) und Witterungsschutz
Schulen von > 250 bis ca. 500 Schüler	M	kleines Standardangebot	> 50 bis 100 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter und Witterungsschutz Geschlossenes Angebot (Fahrradboxen, Sammelanlage)
Schulen mit mehr als 500 Schüler	L	großes Standardangebot	> 100 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter und Witterungsschutz Geschlossenes Angebot (Fahrradboxen, Sammelanlage)

Quelle: eigene Darstellung nach Hinweisen zum Fahrradparken (2012) und Leitfaden Bike+Ride Baden-Württemberg

Aufgrund der längeren Standzeiten an den Schulen können in Bezug auf die geschlossenen Abstellanlagen Lademöglichkeiten integriert werden.

Zielsetzung



Förderung des Schülerradverkehrs

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

	gering			hoch

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen
(Minderungspotenzial)

gering

Kostenschätzung
(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme
(Wirkungsbeginn)

kurzfristig

Klimaschutzorientierte Priorität
(Gesamtbewertung)



Umsetzungsorientierte Bewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen,
Schulträger
Schulen

Radverkehr

R8 Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Einrichtungen

Bestand

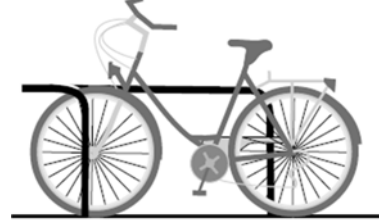


Vorderradhalter
(Fußgängerzone Siegen-Unterstadt)

Ergänzung/Lösung

Nachfolgend sind Beispiele dargestellt:

Anlehnhalter als öffentlich zugängliche Abstellanlage
(Form wurde insb. mit Arbeitskreis Radverkehr abgestimmt)



Quelle: Hinweise zum Fahrradparken (2012)

Darüber hinaus sind an zentralen Bündelungspunkten bzw. an großen Freizeiteinrichtungen auch geschlossene Abstellanlagen (Fahrradboxen oder Sammelanlagen, ggf. auch integriert in ein Parkhaus) empfehlenswert (siehe Tabelle in Kurzbeschreibung).

Kurzbeschreibung

Für publikumsintensive Nutzungen ist i. d. R. eine Mindestanzahl an Fahrradabstellplätzen (Kategorie XS) vorzusehen. Dazu zählen punktuelle Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, kleinere Freizeiteinrichtungen wie Spiel- und Sportplätze sowie städtische Einrichtungen.

In Innenstadtbereichen können punktuelle Bedarfe an Abstellanlagen gebündelt werden (Kategorie S), um den Gesamtbedarf des Gebietes zu decken. Besonders in Bereichen mit Fußgängerzonen stellen zentrale Abstellanlagen am Rand der Zone eine Möglichkeit zur Reduzierung der Konflikte mit dem Fußgängerverkehr dar.

Große bis sehr große Freizeiteinrichtungen besitzen häufig einen höheren Bedarf an Fahrradabstellanlagen und sind daher als Einzelfälle auf die Ausstattung gemäß der Kategorien M oder L zu prüfen.

Grundsätzlich sollten bei Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Einrichtungen extra breite Abstellplätze für Lastenräder und Fahrradanhängern berücksichtigt werden.

Standort	Kategorie	Beschreibung	Anzahl Abstellanlagen	Art der Abstellanlage
Punktuelle Einzelhandel- und Dienstleistungsstandorte, kleinere Freizeiteinrichtungen	XS	Basisangebot	bis 6 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel)
Randgebiete Fußgängerzone, größere publikumsintensive Nutzungen, mittlere Freizeiteinrichtungen	S	erweitertes Basisangebot	bis 20 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Witterungsschutz
große Freizeiteinrichtungen	M	kleines Standardangebot	50 bis 200 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter und Witterungsschutz
				Geschlossenes Angebot (Fahrradboxen, Sammelanlage)
sehr große Freizeiteinrichtungen	L	großes Standardangebot	> 200 Stpl.	frei zugängliche Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter und Witterungsschutz
				Geschlossenes Angebot (Fahrradboxen, Sammelanlage)

Quelle: eigene Darstellung nach Hinweisen zum Fahrradparken (2012) und Leitfaden Bike+Ride Baden-Württemberg

In Bezug auf geschlossene Abstellanlagen können Lademöglichkeiten als Zusatzangebot integriert werden.

Zielsetzung



Erhöhung der Fahrradnutzung bei Einkaufen und Freizeit

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

gering				hoch

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen

(Minderungspotenzial)

hoch

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

kurzfristig

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)



Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

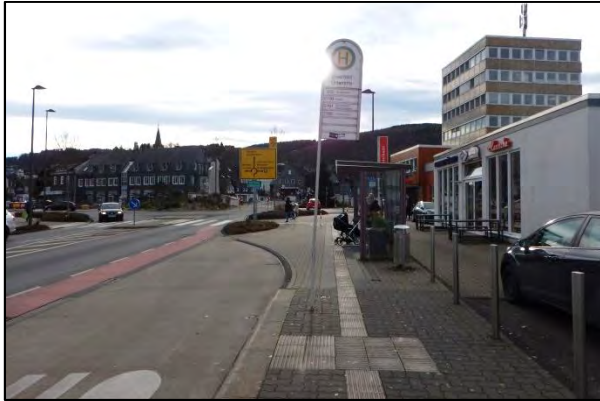
Stadt Siegen,

Träger der publikumsintensiven Einrichtung

Radverkehr

R9 Wegweisende Beschilderung (Hauptnetz und Vorrangroute)

Bestand



Fehlende Wegweisung (NRW-Radnetz) am Knotenpunkt Eiserfelder Straße/Siegtalstraße

Ergänzung/Lösung



Wegweisende Beschilderung im Hauptnetz (Bühlstraße)



Wegweisende Beschilderung auf der Vorrangroute (Boschgotthardshütte)

Kurzbeschreibung

Seit einigen Jahren erfolgt die Standardisierung und Systematisierung der Radverkehrswegweisung in Nordrhein-Westfalen. Das Hinweisblatt „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (2017)“ des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Verkehr spezifiziert hierzu die Inhalte aus dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung im Radverkehr“ (FGSV, 1998). Neben einer zielorientierten Wegweisung für den Alltagsradverkehr mit Orts- und Entfernungsangaben besteht die Möglichkeit, die Wegweiser mit einer Zusatzbeschilderung für bestimmte (thematische) Radrouten auszustatten. Diese Zusatzschilder können Namen oder Logos der örtlich verlaufenden speziellen Radrouten abbilden. Sie ermöglichen die Verknüpfung von Freizeitradwegen mit denen des Alltagsradverkehrs in einem Wegweiser-System.

Die Stadt Siegen hat sich dazu entschlossen, die Wegweisung für den Radverkehr ausschließlich mit dem beschriebenen Wegweisungssystem des Radverkehrsnetzes NRW im Stadtgebiet durchzuführen. Hierbei ist darauf zu achten, dass alle wichtigen Ziele im Stadtgebiet in der Wegweisung enthalten sind. Neben den Stadt-/Ortsteilzentren von Siegen und den benachbarten Kommunen sollten vor allem auch bedeutende ÖPNV-Verknüpfungspunkte (sind vom ZWS definiert) ausgeschildert werden. Dies bietet vor allem Ortsfremden und Gelegenheitsradfahrenden eine bessere großräumige Orientierung.

Für die kleinräumige Wegweisung innerhalb der Stadt-/Ortsteilzentren, die ebenfalls für Ortsfremde und Gelegenheitsradfahrende von Bedeutung ist, sollte ein für den Fuß- und Radverkehr einheitliches

Wegweisungssystem zu den vorhandenen Points-of-Interest (POI) eingerichtet werden.

Um einen „Schilderwald“ zu vermeiden, ist ein zu geringer Abstand zwischen mehreren Hauptwegweisern zu vermeiden. Die Wegweisung sollte sich auf Knotenpunkte mit unübersichtlicher oder nicht eindeutiger Wegführung beschränken, um regelwidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmenden aufgrund einer fehlenden Orientierung zu vermeiden, und vor allem sichtbar montiert werden. (Quelle: Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen, 2017)

Wenn eine wegweisende Beschilderung installiert wird, gehört in jedem Fall auch die Kontrolle und Pflege dazu (vgl. auch Maßnahmensteckbrief R13).

Zielsetzung



Verbesserung der Orientierung, vor allem für Ortsunkundige und Gelegenheitsradfahrenden

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Radverkehr

R10 Fahrradmietsystem

Bestand

./.
(Es gibt derzeit noch keine Stationen im Stadtgebiet.)

Ergänzung/Lösung



Station Fahrradmietsystem Velocity in Aachen
(Frankenberger Park) (eigenes Foto)

Kurzbeschreibung

Auf Einladung der Universität Siegen wurde Mitte 2018 ein Workshop zum Thema „Velocity – E-Bike-Sharing als erweitertes Angebot im ÖPNV“ initiiert. Daraufhin fanden erste Gespräche mit möglichen beteiligten Akteuren statt. Politisch wurde das Vorhaben dann im Oktober 2019 dem Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Siegen vorgestellt.

Vorgesehen ist das Projekt als Kooperationsprojekt zwischen Universität, Stadt und weiteren Unternehmen/Akteuren.

Zunächst soll ein Basisnetz an Verleihstationen nach Wunsch/Bedarf der Kooperationspartner eingerichtet werden. Eine Erweiterung und stetige Vergrößerung des Stationsnetzes ist vorgesehen. Die Erweiterung ist abhängig von den hinzukommenden Kooperationspartnern.

Das System sieht zunächst den Verleih von E-Bikes vor. Eine Erweiterung des Angebotes durch Lastenfahrräder, Trikes oder Roller ist möglich.

Die Planung der Stationen sowie die Organisation des Systemaufbaus werden durch Velocity betreut. Je nach Notwendigkeit können benötigte Flächen von der Stadt Siegen bereitgestellt.

Ziel des Projektes ist die Schaffung eines Netzes an Fahrradverleihstationen an den publikumsintensiven Einrichtungen (Einkaufszentren, Universität etc.) und somit der Schaffung einer Pkw-Alternative. Perspektivisch sollen Standorten auch bei kooperierenden Unternehmen angelegt werden. Auch Stationen in Wohngebieten sind denkbar

Zielsetzung

- ➡ Schaffung eines neuen Mobilitätsangebots
- ➡ Radverkehr sichtbar ins Stadtbild integrieren

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Bewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen,
Velocity Siegerland GmbH

Radverkehr

R11 Service- und Dienstleistungsangebote

Bestand

./.

Ergänzung/Lösung



Reparaturstation für den Radverkehr
in Aachen (eigenes Foto)



Informationstafeln für ortsfremde Radfahrer
(Gewebegebiet Weißtal, In der Steinwiese)

Kurzbeschreibung

Zur Förderung des Radverkehrs gehören neben der Verbesserung der Infrastruktur auch ergänzende Maßnahmen und Angebote, die insbesondere auf die Steigerung des Komforts abzielen. Zu solchen Maßnahmen zählen sowohl punktuelle Serviceangebote als auch gesamtstädtische Konzepte. In der Umsetzung sollen die Serviceangebote allen Bürgerinnen und Bürgern sowie Touristen zur Verfügung stehen. Sie sollten sichtbar installiert oder mit Hilfe von Wegweisern gut auffindbar sein.

Zu den punktuellen frei zugänglichen Serviceangeboten gehören beispielsweise Reparatur- und Luftpumpenstationen sowie Automaten mit Fahrradzubehör (z. B. Flickzeug, Fahrradschlauch, Ventil). Diese Angebote können flexibel im Stadtgebiet, auch in Kooperation mit lokalen Unternehmen (z. B. Fahrradhändler) installiert werden.

Im Hinblick auf den ruhenden Radverkehr sind extra breite Abstellplätze für Lastenräder und Fahrradanhängern interessant. Außerdem können in Bereichen mit hoher Frequentierung bzw. langen Abstellzeiten (z. B. Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV oder am Rand von Fußgängerzonen) Gepäckschließfächer und Ladestationen für E-Bikes installiert werden. Schließfächer lassen sich auch

mit Lademöglichkeiten kombiniert anbieten. Auch hier ist eine Kooperation mit lokalen Unternehmen denkbar (z. B. mit dem lokalen Stromanbieter).

An Standorten mit hohem Potenzial der intermodalen Verkehrsmittelnutzung (hier insbesondere die Kombination von Radverkehr und ÖPNV) können digitale Anzeigetafeln zu Abfahrtszeiten die intermodale Nutzung unterstützen.

Weitere mögliche Angebote, die besonders für den Freizeitverkehr vorgesehen werden, sind die Verfügbarkeit von Toiletten und Rastanlagen entlang ausgewiesener Radrouten. Darüber hinaus können Automaten mit Fahrradzubehör angebracht werden.

An Knotenpunkten auf Radhaupttrouten mit Signalisierung für den Radverkehr und Führung im Seitenraum können Haltegriffe oder Geländer mit Fußstützen installiert werden. Diese ermöglichen es den Radfahrern, sich in der Wartephase festzuhalten/abzustützen und bei Beginn der Grünphase zügig zu starten.

Wichtige Maßnahmen rund um den Radverkehr sind ein entsprechendes Marketing, eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit und Informationsmaterial zu allen Serviceangeboten für den Radverkehr in Siegen. Zum Informationsmaterial zählt insbesondere Kartenmaterial zu Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet (städtisches Radverkehrsnetz). Darüber hinaus kann Kartenmaterial zu landschaftlich attraktiven Strecken und regionalen Verkehrsbeziehungen zur Verfügung gestellt werden. Zur Öffentlichkeitsarbeit gehört auch die Bekanntmachung von vorhanden Angeboten. Dazu zählen unter anderem die Möglichkeit der Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV und eine Information über die Standorte von allen Serviceangeboten zum Radverkehr.

Zielsetzung



Steigerung des Komforts des Radverkehrs

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen
(Minderungspotenzial)

gering

Kostenschätzung
(Planung, Material, Umsetzung)

gering

Fertigstellung der Maßnahme
(Wirkungsbeginn)

kurzfristig

Klimaschutzorientierte Priorität
(Gesamtbewertung)



Umsetzungsorientierte Bewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen,

ggf. Kooperationspartner wie lokale Fahrradhändler oder Stromanbieter

Radverkehr

R12 Barrierefreiheit im Radverkehr

Bestand



Bahnhof Unterführung Weidenau
(vor Verbesserungsmaßnahme)

Ergänzung/Lösung



Bahnhof Unterführung Weidenau
(mit Schieberillen)



barrierefreie Treppenanlage
(für Fahrrad und Kinderwagen)
(Kölner Tor)

Kurzbeschreibung

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Radverkehr sind vielschichtig. Sie umfassen sowohl die Netzdurchlässigkeit als auch die Querbarkeit von Straßen und die Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn. Zu letzterem Punkt gibt es einen eigenen Steckbrief (R2 „Radweganfang/-ende (innerorts)“ und R3 „Radweganfang/-ende an Ortseinfahrten“).

Netzdurchlässigkeit

Im Erschließungsstraßennetz gibt es Teilbereiche, die zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens mit Hilfe unterschiedlicher Gestaltungselemente bzw. verkehrsrechtlichen Regelungen für den Kfz-Verkehr nur beschränkt zugänglich sind (z. B. Einbahnstraßen, Abbiegegebote, Diagonalsperren, Sackgassen). Hier ist zu prüfen, ob der Radverkehr aus dieser Beschränkung ausgeschlossen werden kann (z. B. Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Abbiegefreigabe für den Radverkehr, für den Radverkehr durchlässige Gestaltung von Diagonalsperren und Sackgassen). Zum Thema Einbahnstraßen gibt es ebenfalls einen eigenen Steckbrief (R5 „Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung“).

Auch geschwindigkeitsdämpfende bauliche Elemente (Bremsschwelle) sollten im Hinblick auf den Fahrkomfort für den Radverkehr umfahrbar sein.

Querbarkeit




Ist Radverkehr im Seitenraum zugelassen (mit oder ohne Benutzungspflicht) und gegenüber dem einmündenden Verkehr bevorrechtigt, sind an den Einmündungen für den Radverkehr Furten zu markieren und Borde abzusenken. Borde sind auch an Querungsstellen für den Radverkehr abzusenken, um ein problemloses Queren zu ermöglichen. Bei gemeinsamer Führung von Fußgänger- und Radverkehr müssen dabei die Anforderungen an die Barrierefreiheit für seheingeschränkte Menschen berücksichtigt werden. Demnach sind hier Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe (Rampen und 3-cm-Borde) zu gestalten und für den Fußverkehr mit taktilen und visuellen Elementen (Bodenindikatoren) zu versehen.

Im Hinblick auf Treppenanlagen sollten nach Möglichkeit Rampen oder mindestens Schieberillen angeordnet werden. Ist dies nicht möglich, ist mit Hilfe von Wegweisung auf kleinräumige Umfahrungsmöglichkeiten hinzuweisen.

Freihaltung des Fahrwegs

Die Barrierefreiheit im Längsverkehr kann darüber hinaus durch Einbauten im Seitenraum beeinträchtigt werden (z. B. Beschilderung, Umlaufsperrern, Sperrpfosten). Diese sind nach Möglichkeit zu vermeiden bzw. zu entfernen. Ist dies nicht möglich, sind zumindest ausreichende Durchfahrtsbreiten – auch für Lastenräder bzw. Fahrräder mit Anhänger – zu berücksichtigen sowie eine Beleuchtung, sodass die Einbauten ausreichend wahrgenommen werden können. (Quelle: ERA 2010)

Zielsetzung

-  Gewährleistung von Direktheit und Durchlässigkeit
-  Erhöhung der Verkehrssicherheit
-  Erhöhung des Fahrkomforts

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

gering		hoch		

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen

(Minderungspotenzial)

gering

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

Daueraufgabe

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)


 (Daueraufgabe)

Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Radverkehr

R13 Pflege und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur

Bestand



Schlechte Oberflächenqualität (Häutebachweg)

Ergänzung/Lösung



Radnetz mit Winterdienst
der Stadt Karlsruhe
Quelle: www.karlsruhe.de

Kurzbeschreibung

Kontrolle und Unterhaltung

Um die Akzeptanz von Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, soll die Oberfläche jederzeit in einwandfreiem Zustand gehalten werden. Neben der Oberfläche muss auch die wegweisende Beschilderung in einem einwandfreiem Zustand gehalten werden. Hierzu ist eine regelmäßige Kontrolle erforderlich, wobei die Kontrollhäufigkeit nicht geringer sein sollte als diejenige im übrigen Straßennetz. Identifizierte Schäden sind zu erfassen und möglichst zeitnah zu beheben. Dabei kann der individuelle Radfahrer mit eingebunden werden. Die Stadt Siegen setzt hierzu bereits die kostenlose Smartphone-App „SiRad Melder“ ein. Hier ist es wichtig, die Einträge regelmäßig zu kontrollieren und ein Feedback über den Bearbeitungsstand zu geben.

Reinigung und Winterdienst



Die Reinigung von Radverkehrsanlagen wird in der Regel durch den Baulastträger (hier: die Stadt Siegen im Auftrag der Baulastträger) im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht übernommen. Nach ERA (2010) ist im Winter die Beseitigung größerer Schneemengen auf Radverkehrsanlagen mit einer erforderlichen Mindestbreite notwendig. Eine Streupflicht besteht nur an besonders gefährlichen und gleichzeitig verkehrswichtigen Stellen, wobei auftauende Streustoffe beste Wirkung ohne eine zusätzliche Gefährdung haben.

Die Festlegung eines Winterradverkehrsnetzes (zusammenhängendes Netz mit verkehrswichtigen Achsen), das hinsichtlich des Winterdienstes Priorität hat, ist von Vorteil und sollte dann auch entsprechend kommuniziert werden. Neben der räumlichen Prioritätenreihung sollte es auch eine zeitliche Prioritätenreihung (z. B. im Hinblick auf Schulen) geben.

















Baustellensicherung

Bei der Einrichtung einer Baustelle gilt die RSA (Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen). Wird eine Radverkehrsanlage blockiert, muss eine alternative Führung des Radverkehrs zur Umfahrung geschaffen werden. Fahrbahn- oder Gehwegbrücken sind so zu gestalten, dass sie vom Radverkehr bei Bedarf mitbenutzt werden können. Bei höher belasteten Straßen darf eine Führung des Radverkehrs zu Lasten eines Fahrstreifens festgelegt werden. Die Absperrung an Baugruben unterliegt einzuhaltenden Mindesthöhen. Bei Bedarf kann eine Führung über eine Alternativroute umgesetzt werden. (Quelle: ERA 2010)


Zielsetzung

-  Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur
-  Ermöglichung von Radverkehr im Winter

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Radverkehr

R14 Gestaltung von Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen/-Straßen

Bestand

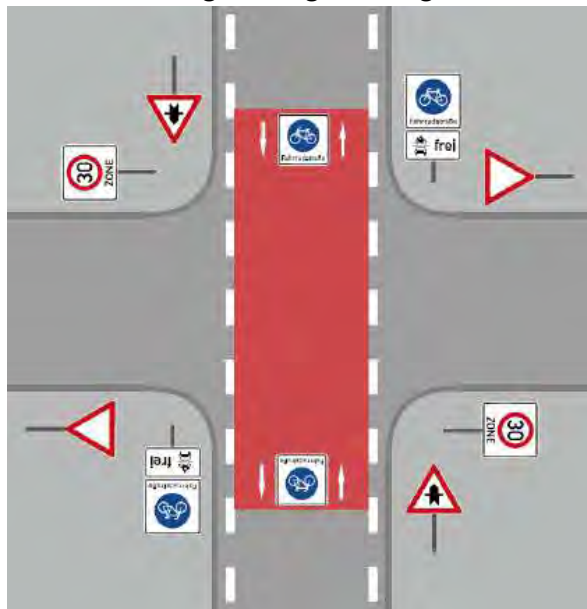


Fahrradstraße, Parkplatz unter HTS
(Bestandteil Vorrangroute)



Fahrradstraße Siegufer
(Bestandteil Vorrangroute)

Ergänzung/Lösung



Gestaltungsbereich Kreuzungsbereich Fahrradstraße mit Bevorrechtigung,
Quelle: Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen in der Stadt Aachen

Kurzbeschreibung

Alternativ zu den direkten Routen im Hauptverkehrsstraßennetz sollten dem Radverkehr im Erschließungsstraßennetz alternative Routen angeboten werden. Hier sind in der Regel die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten niedriger (≤ 30 km/h) und die Kfz-Verkehrsbelastungen geringer.

Konventionelle Tempo 30-Zonen dienen einer gebietsbezogenen (flächigen) Verkehrsberuhigung. Aufgrund der geltenden Rechts-vor-Links-Regel an Knotenpunkten, wird der Verkehrsfluss immer wieder abgebremst. Da alle Fahrzeuge gleichberechtigt sind, gilt dies sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr.





Soll der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr einen gewissen Vorrang haben, ist dies seit der StVO-Novellierung 2020 über die Ausweisung einer Fahrradzone möglich. Hier muss anderer Fahrzeugverkehr über Zusatzzeichen zugelassen werden. Analog zur Tempo 30-Zone gelten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie die Rechts-vor-Links-Regel an Knotenpunkten. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs ist nicht möglich, im Gegensatz zur konventionellen Tempo 30-Zone dürfen Radfahrende in der Fahrradzone aber nebeneinander fahren. Eine flächendeckende Umwidmung bestehender Tempo 30-Zonen in Fahrradzonen wird für nicht sinnvoll erachtet. Es gelten die gleichen Anordnungsregeln wie für Tempo 30-Zonen.

Eine gesteigerte Förderung stellen Fahrradstraßen dar. Auch hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Analog zu den Fahrradzonen muss anderer Fahrzeugverkehr über Zusatzzeichen zugelassen werden und Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Im Gegensatz zu den Fahrradzonen können Fahrradstraßen an Knotenpunkten mittels Beschilderung bevorrechtigt

werden, sodass ein zügiges Vorankommen ermöglicht wird. Die Bevorrechtigung gilt jedoch für den gesamten auf der Fahrradstraße zugelassenen Fahrzeugverkehr. Fahrradstraßen sind vor allem dann sinnvoll, wenn es sich um eine bedeutende Radachse mit einem hohen bzw. zu erwarteten hohen Radverkehrsaufkommen handelt, wobei Fahrradstraßen erfahrungsgemäß selbst deutliche Bündelungseffekte haben können.

Unabhängig davon, ob es sich um eine Tempo 30-Zone, eine Fahrradzone oder eine Fahrradstraße handelt, sollte die verkehrsrechtliche Anordnung im Hinblick auf den Wiedererkennungseffekt über die straßenräumliche Gestaltung ablesbar sein. Hierzu sollten nach Möglichkeit jeweils spezifische Gestaltungselemente definiert und einheitlich im Stadtgebiet zum Einsatz kommen. Eine reine Beschilderung wird als nicht ausreichend erachtet. In Bezug auf Fahrradstraßen bedeutet dies eine baulich auffällige Gestaltung der Anfangs- und Endknotenpunkte (z. B. vorgezogene Seitenräume als bauliche Einengung unterstützt durch eine farbliche Oberflächengestaltung wie Rotmarkierung mit Piktogramm). Bei einer Bevorrechtigung der Fahrradstraße sind auch die Zwischenknotenpunkte entsprechend zu gestalten (z. B. Anhebung des Knotenpunktbereichs unterstützt durch eine farbliche Oberflächengestaltung wie Rotmarkierung mit Piktogramm).

Zielsetzung

-  Verkehrsberuhigung im Kfz-Verkehr
-  Förderung/ Attraktivierung des Radverkehr
-  Verbesserung der Verkehrssicherheit
-  Öffentlichkeitsarbeit (Verbesserung der Sichtbarkeit des Radverkehrs)

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

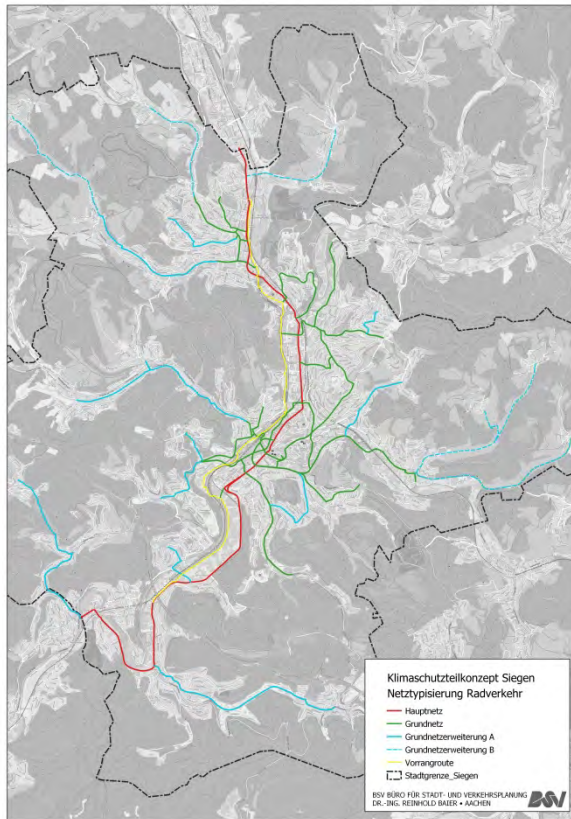
Umsetzungsorientierte Bewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Radverkehr

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

Bestand



Städtische Netzdefinition Radverkehr

Ergänzung/Lösung

./.

Kurzbeschreibung

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

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

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

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



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

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

















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

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


Zielsetzung

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

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Bewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

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

Radverkehr

R16 Bewerbung von Anschaffungsförderung für Pedelecs und Lastenpedelecs

Bestand



Ergänzung/Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Pedelecs und vor allem Lastenpedelecs sind derzeit in der Anschaffung verhältnismäßig (im Vergleich zu einem konventionellen Fahrrad) teurer. Durch die elektrische Trittunterstützung bieten sie aber vor allem in topographisch bewegten Gebieten Potenziale für eine Steigerung des Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl und damit auch CO₂-Einsparpotenziale.

Im Gegensatz zum Kauf eines E-Pkw gibt es in Deutschland derzeit keine öffentliche, bundesweite Förderung für den Kauf von privaten E-Fahrrädern. Dies gibt es derzeit nur für Lastenfahrräder, die im fahrradgebundenen Lastenverkehr in Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und im kommunalen Bereich eingesetzt werden (E-Lastenrad-Richtlinie, gültig ab 01.03.2021). Diese Lücke haben Kommunen (z. B. München, Münster, Tübingen, Heidelberg, Mannheim, Regensburg) sowie Stadtwerke und Energieversorger erkannt und eigene Fördermöglichkeiten eingerichtet. Während die Förderhöhe der Stadtwerke und Energieversorger im Durchschnitt bei 100 € liegen, fällt die kommunale Förderung in der Regel etwas höher aus (oftmals bei 500 € für Pedelecs und 1.000 € für Lastenpedelecs).

Die Stadt Siegen fördert die private Anschaffung von Pedelecs oder Lastenpedelecs nicht, die Wirtschaftsförderung der Stadt Siegen beabsichtigt aber Lastenpedelecs anzuschaffen, die von Interessierten zum Testen ausgeliehen werden können. Im Gegensatz dazu fördern die Sieger Versorgungsbetriebe (SVB) den privaten Kauf in Höhe von 100 € bei Abschluss eines Stromvertrags mit einer zweijährigen Vertragslaufzeit.

Die bestehenden Angebote sind in jedem Fall zu bewerben, damit sie von Interessierten leicht gefunden und wahrgenommen werden.

Darüber hinaus gibt es auch die Förderungsmöglichkeit über ein Leasing-Dienstrad. Der Mitarbeitende bekommt von seinem Arbeitgeber ein Leasing-Dienstrad zur Verfügung gestellt, für das dieser einen Teil seines Bruttolohns wandelt. Für die private Nutzung entsteht dem Mitarbeitenden ein geldwerter Vorteil, der zu versteuern ist (analog zu einem Dienstwagen).





















Auch diese Möglichkeit kann beworben werden, sodass Interessierte dies mit ihrem Arbeitgeber abstimmen können. Des Weiteren sollte die Möglichkeit des Leasing-Dienstrads in die Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement mit eingebunden werden (siehe Maßnahmensteckbrief M2).

Zielsetzung



Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten für den Radverkehr

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Bewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Siegener Versorgungsbetriebe (SVB)

Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“

Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)**Ö1 Park & Ride sowie Bike & Ride****Bestand****Lösung****Kurzbeschreibung**

Um die Verknüpfung des Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs mit dem ÖPNV zu verbessern sind ausreichend dimensionierte Park & Ride- sowie Bike & Ride-Anlagen erforderlich.

Park & Ride




Im Handlungsfeld Kfz-Verkehr gibt es einen separaten Maßnahmensteckbrief (K7). Auf die Wiederholung der Inhalte wird an dieser Stelle verzichtet.

Bike & Ride

Im Handlungsfeld Radverkehr gibt es einen separaten Maßnahmensteckbrief (R6). Auf die Wiederholung der Inhalte wird an dieser Stelle verzichtet.

Neben den reinen Abstellmöglichkeiten ist hier auch der Bedarf an Ladeinfrastruktur für Kfz und Rad mitzudenken, da die Standzeiten an Bahnverknüpfungspunkte in der Regel größer sind und die Zeit gut zum Laden genutzt werden kann.

Zielsetzung

-  Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖPNV
-  Erhöhung der Einzugsbereiche der Bahnhöfe und ÖPNV-Haltestellen
-  Vermeidung von innerstädtischem Kfz-Verkehr

Wirkung auf ...

gering

hoch

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

*siehe Maßnahmensteckbriefe
R6 und K7*

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen

(Minderungspotenzial)

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

*siehe Maßnahmensteckbriefe
R6 und K7*

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung

*siehe Maßnahmensteckbriefe
R6 und K7*

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

Ö2 ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten

Bestand

Lösung



Kurzbeschreibung

In Bereichen, in denen der straßengebundene ÖPNV (Linienbusverkehr) gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird, sind die Fahrtzeiten im Linienbusverkehr vom allgemeinen Kfz-Verkehrsaufkommen bzw. Kfz-Verkehrsfluss abhängig. Dadurch können in den Hauptverkehrszeiten ungewollte Verzögerungen an Knotenpunkten sowie Probleme beim Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr entstehen.

Die Fahrzeit im Linienbusverkehr beeinflusst die Attraktivität des Angebots. Im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit müssen diese möglichst schnell und vor allem auch zuverlässig sein. Um dies trotz der Abhängigkeit zum fließenden Kfz-Verkehr gewährleisten zu können, ist der Linienbusverkehr gegenüber dem allgemeinen Kfz-Verkehr zu priorisieren. Dies kann durch organisatorische Maßnahmen (Vorfahrtsberechtigung entlang der Linienwegen) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Verhinderung von verbotswidrigem Parken am Fahrbahnrand) erzielt werden.

Eine Beschleunigung des ÖPNV kann neben den organisatorischen und ordnenden Maßnahmen insbesondere durch infrastrukturelle Maßnahmen erreicht werden. Bei Umgestaltungen und Neuanlagen von Haltestellen sollen in Abhängigkeit der Bedingungen vor Ort die Möglichkeiten zur Verlegung der Haltestellen vor eine Lichtsignalanlage (ermöglicht eine signaltechnische Priorisierung des Linienbusverkehrs am Knotenpunkt) oder zur Umwandlung von Busbuchten zu Buskaps (erspart das Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr) geprüft werden. Letzteres wird bereits seit einigen Jahren soweit wie möglich geprüft und umgesetzt. Im Idealfall wird der Linienbusverkehr auf Bussonderfahrstreifen getrennt vom Kfz-Verkehr geführt.

Zielsetzung

-  Beschleunigung des ÖPNV
-  Verbesserung der Pünktlichkeit

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)	gering
Kostenschätzung (Planung, Material, Umsetzung)	hoch
Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)	Daueraufgabe
Klimaschutzorientierte Priorität (Gesamtbewertung)	☆☆☆ (Daueraufgabe)

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

Ö3 Pflege und Instandhaltung von Haltestellen

Bestand



Haltestelle Berleburger Straße (vorher)

Lösung



Haltestelle Berleburger Straße (nacher)

Kurzbeschreibung

Die Haltestellen stellen den Zugang zum Linienbusverkehr dar. Um dessen Nutzungsmöglichkeit grundsätzlich gewährleisten zu können, muss die Infrastruktur der Haltestelle barrierefrei sein, gepflegt und Instand gehalten werden. Für die ungehinderte Nutzbarkeit der Haltestellen sind die Haltestellen sowie die An- und Abfahrtsbereiche freizuhalten. Im Hinblick auf die Attraktivität spielt auch die Modernität der Ausstattungselemente eine Rolle.

Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen ist gesetzlich gefordert (Personenbeförderungsgesetz) und bis 2022 vollständig umzusetzen. Eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen erleichtert nicht nur mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen den Zugang und den Einstieg, sondern allen ÖPNV-Nutzenden. Während die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen in kommunaler Zuständigkeit liegt, ist die VWS für den Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen zuständig. Für die Kommunen der Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein hat der ZWS einen Haltestellenleitfaden entwickelt, der auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit beschreibt (Bordausbildung, Bodenindikatoren, Quermöglichkeiten, Fahrgastunterstände, Aufenthalts- und Warteflächen). Zudem wird beim ZWS für die beiden Kreisgebiete Siegen-Wittgenstein und Olpe ein ÖPNV-Haltestellenkataster für den Busbereich geführt. Die VWS muss sich nach den in den Konzessionen enthaltenen Qualitätsanforderungen richten.




Im Hinblick auf den Wohlfühlfaktor sind die Haltestellen in regelmäßigen Zeitabständen zu reinigen und ggf. auch zu modernisieren. Beschädigungen (z. B. zerbrochene Scheiben des Windschutzes bzw. der Überdachungsanlage sollen schnellstmöglich ausgetauscht werden).

Um Haltestellen als Angsträume zu vermeiden und die Verkehrs- und Personensicherheit zu erhöhen wird eine Beleuchtung der Haltestellen empfohlen. Insbesondere zentrale Haltestellen sollten beleuchtet werden. Im Hinblick auf die Energiekosten sind die Möglichkeiten einer Solarbeleuchtung für Bushaltestellen zu prüfen.

















Im Zuge der Überprüfungen sollte auch analysiert werden, ob Sitzmöglichkeiten vorhanden bzw. unter Berücksichtigung der vorhandenen Platzverhältnisse nachträglich installiert werden können. Sie sind vor allem für Ältere von großer Bedeutung.

Die Kontrolle der Freihaltung der Haltestellen sowie der An- und Abfahrtsbereiche obliegt der Kommune und ist stetig durchzuführen.


Zielsetzung

-  Gewährleistung der Zugänglichkeit zum ÖPNV
-  Verbesserung der Aufenthaltsfunktion
-  Verbesserung des sozialen Sicherheitsgefühl

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

Ö4 Initiierung von neuen Angebotsformen für verkehrsschwache Bereiche (zeitlich, räumlich)

Bestand

./.

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Im Hinblick auf den wirtschaftlichen Betrieb sind die Möglichkeiten für verkehrsschwache Räume (dünn besiedelte Bereiche) und Zeiten (vor allem nachts und am Wochenende) die Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung eines ausreichenden ÖPNV-Angebots zu prüfen.

Im Kreis Siegen-Wittgenstein gibt es in den ländlichen Bereichen schon mehrere Bürgerbusangebote, die nach dem Prinzip „Bürger fahren Bürger“ arbeiten und ein ehrenamtliches Engagement erfordern. Der ZWS führt nach diesem Prinzip in Lennestadt ein Pilotprojekt durch. Das Projekt „Das private Auto als öffentlicher Bus – Mobilenn“ ein Ride-Pooling Projekt, beruht auf der Nutzung von privaten Fahrten der Bürger als Mitfahrangebot für andere. Hierbei wird über eine IT-Plattform (App) das Fahrtangebot mit der Fahrtnachfrage verknüpft. Des Weiteren hat der ZWS den Einsatz eines automatisierten Elektrokleinbusses im Pilotprojekt „Südwestfalen Autonom & Mobil (SAM)“ getestet, um Erfahrungen hinsichtlich der erforderlichen Ladetechnik, der Einbindung in den ÖPNV sowie zur Akzeptanz in der Bürgerschaft zu sammeln.

Beide Projekte zielen darauf ab, die Mobilität insbesondere im ländlichen Raum aufrecht zu erhalten und ohne zusätzlichen Verkehr zu verbessern. Das Projekt „SAM“ ist hierbei bereits abgeschlossen. Es wird angeregt, dass die Stadtverwaltung Siegen im Austausch mit dem ZWS eruiert, inwieweit sich die erhofften Erfolge der beiden Projekte eingestellt haben und ob sie auf Teilbereiche der Stadt Siegen anwendbar sind. Sollte dies nicht der Fall sein, sind neue Möglichkeiten zu identifizieren und ggf. auch als Pilotprojekte im Stadtgebiet Siegen zu erproben.

Zielsetzung



Gewährleistung der Daseinsvorsorge

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

	gering			hoch	

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen

(Minderungspotenzial)

mittel

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

mittelfristig

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)



Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



(fehlende Zuständigkeit bzgl. der Umsetzung)

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Kreis Siegen-Wittgenstein

ZWS

Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

Ö5 Initiierung von Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben

Bestand

./.

Lösung



Hybridbusse der Wern-Group (Foto: VWS)

Kurzbeschreibung

Vor allem im dicht besiedelten Stadtraum kommt es aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen zu einer Beeinträchtigung durch die klimaschädlichen Fahrzeugabgase. Dabei sind auch die Abgase des Linienbusverkehrs nicht ohne Bedeutung, zumindest auf der vielgenutzten Talachse.

Der ZWS hat keinen direkten Einfluss auf die eingesetzte Fahrzeugtechnik, unterstützt aber die im Verbandsgebiet tätigen Busunternehmen bei der Modernisierung des Fuhrparks durch eine Förderung. Die Fahrzeugqualität hat sich durch Investitionen in den vergangenen Jahren verbessert (liegt z. Zt. in Zuständigkeit der VWS). Durch Neuanschaffungen wurde das durchschnittliche Fahrzeugalter gesenkt und die Umweltfreundlichkeit verbessert (geringerer Schadstoffausstoß). Bisher sind aber noch keine Elektrobuse und Wasserstoffbusse, aber seit 2020 drei Hybridbusse im Einsatz. Aktuell hat der ZWS u. a. für das Linienbündel Mitte eine Studie über zukunftsorientierte Busantriebe in Auftrag gegeben.

Es wird angeregt, dass die Stadtverwaltung Siegen im Austausch mit dem ZWS eruiert, inwieweit der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben gefördert werden kann. Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung können die grundsätzlichen Möglichkeiten abgeklärt werden. Auch der geplante weitere Ausbau des Wasserstofftankstellennetzes in Siegen kann den Einsatz fördern (siehe dazu Maßnahmensteckbrief A3).

Zielsetzung



Reduzierung des Schadstoffausstoßes im ÖPNV

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

	gering		hoch	

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen

(Minderungspotenzial)

hoch

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

gering

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

mittelfristig

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)



Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



(fehlende Zuständigkeit bzgl. der Umsetzung)

Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

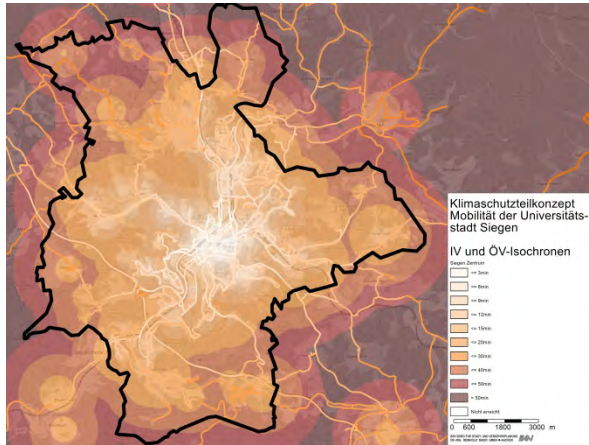
Kreis Siegen-Wittgenstein

ZWS

Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

Ö6 Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der äußeren Stadtteile an das Stadtzentrum Siegen

Bestand



Fahrtzeitenvergleich IV und ÖV
(Ergebnisse Verkehrsmodellierung)

Lösung

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8

Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, FGSV 2010

Kurzbeschreibung

Auch wenn erfahrungsgemäß die Reisezeitvorteile des Pkw im Stadtverkehr häufig überschätzt werden, da Parksuchzeiten und die Wege vom Parkplatz zum Zielort oftmals vernachlässigt werden, können Fahrtzeitenvergleiche zwischen ÖPNV und MIV erste Hinweise auf erforderliche Nachbesserungen im ÖPNV-Angebot geben, sodass der ÖPNV als attraktive Alternative zum Pkw wahrgenommen wird.

Hinsichtlich der Planung und des Betriebs des ÖPNV sind Qualitätskriterien auf Grundlage des Reisezeitverhältnisses ÖPNV zu MIV definiert. Ein Reisezeitverhältnis von 2,1 bis < 2,8 ist gerade noch akzeptabel und damit ein Reisezeitverhältnis von 2,8 und mehr nicht mehr ausreichend.

Die verkehrsmodellgestützten Auswertungen zeigen in Bezug auf die Erreichbarkeit des Siegener Stadtzentrums auf, dass rund die Hälfte (52 %) der Verkehrsrelationen auf Stadtteilebene eine günstige bis zufrieden stellende ÖPNV-Reisezeitqualität aufweisen, weitere 35 % eine gerade noch akzeptable und 13 % eine schlechte bis sehr schlechte ÖPNV-Reisezeitqualität aufweisen. Dieses Verhältnis gilt es durch optimierende Maßnahmen (z. B. direktere und ergänzende Linienverläufe) zu verbessern, sodass der ÖPNV innerstädtisch als attraktive Alternative zum Pkw wahrgenommen wird. Diese Wahrnehmung wird durch weitere Begleitmaßnahmen wie z. B. einer innerstädtischen Parkraumbewirtschaftung (vgl. Maßnahme K4) und einer kontinuierlichen Parkraumkontrolle (vgl. Maßnahmensteckbrief K6) gefördert.

Im Hinblick auf den wirtschaftlichen Betrieb (beschränkte Möglichkeiten für verkehrsschwache Räume und Zeiten) ist der hier dargestellte Maßnahmensteckbrief als Ergänzung zum Maßnahmensteckbrief Ö4 zu verstehen.

Zielsetzung

- ➡ Gewährleistung der Daseinsvorsorge
- ➡ Attraktivierung des ÖPNV

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung

☆☆☆
(fehlende Zuständigkeit bzgl. der Umsetzung)

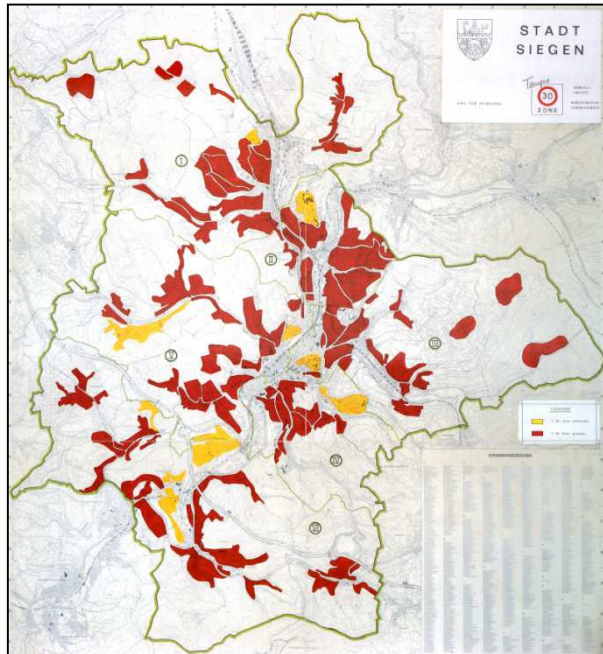
Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen
Kreis Siegen-Wittgenstein
ZWS

Kfz-Verkehr

K1 Geschwindigkeitskonzept

Bestand



Tempo 30-Zonen-Konzept (1991)

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

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





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

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





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

chend der typischen Gestaltung durchzuführen.


Zielsetzung

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

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Kfz-Verkehr

K2 Koordinierung der Lichtsignalanlagen

Bestand

./.

Lösung

./.



Kurzbeschreibung

Eine Steuerungsmöglichkeit des Kfz-Verkehrsflusses an Knotenpunkten besteht im Wesentlichen an Lichtsignalanlagen. Die Signalzeitenprogramme der Lichtsignalanlagen können durch Koordinierung aufeinander abgestimmt werden, sodass eine sogenannte „grüne Welle“ den Verkehrsfluss begünstigen kann. Für die vorhandenen Lichtsignalanlagen auf der Talachse in Nord-Süd-Richtung (Weidenauer Straße, Hagener Straße usw.) und in Ost-West-Richtung (Frankfurter Straße, Spandauer Straße, Freudenberger Straße usw.) gibt es in mehreren Teilabschnitten eine Koordinierung, die für einen verbesserten Verkehrsfluss sorgt.

Es steht die Überlegung im Raum, die bestehende Koordinierung auf der Talachse zu „unterbrechen“ und an den HTS-Auf- und -Abfahrten zu orientieren. Durch Bildung von Koordinierungsabschnitten zwischen den HTS-Auf- und -Abfahrten wird der allgemeine Kfz-Verkehr zügig aus den dazwischenliegenden Siedlungsgebieten zur HTS (bzw. umgekehrt) geführt. Zugleich sind aufgrund der unterbrochenen „grünen Welle“ Verlagerungen des durchgehenden Kfz-Verkehrs von der Talachse auf die HTS zu erwarten. Um hier den Umweltauswirkungen der zu erwartenden Mehrbelastungen auf der HTS entgegen zu wirken, sodass für die Anwohner keine weitere Beeinträchtigung entsteht, ist die Anordnung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung zu prüfen.

In Bezug auf den straßengebundenen ÖPNV (Linienbusverkehr) ist darauf zu achten, dass diesem weiterhin eine durchgehende Bevorrechtigung gewährleistet wird. Die konkrete Umsetzung der „Brechung“ der bestehenden Koordinierung erfordert weitere detailliertere Untersuchungen.

Zielsetzung

-  Verkehrsverlagerung der durchgehenden Kfz-Verkehren auf die HTS
-  zügige Verbindung der umliegenden Quell-/Zielfahrten auf die HTS

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

	gering		hoch	

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen

(Minderungspotenzial)

kein bzw. vernachlässigbar gering

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

Daueraufgabe

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)


 (Daueraufgabe)

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Kfz-Verkehr

K3 Parkleitsystem (kleinräumig)

Bestand

./.

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Kfz müssen am Quell- und Zielort abgestellt werden (ruhender Kfz-Verkehr). Dabei sind verschiedene Nutzeransprüche zu unterscheiden. Während Anwohner ihre Fahrzeuge auf privaten Grund oder im direkten Wohnumfeld abstellen und vor allem abends am Wohnstandort parken, haben Kunden/Besucher in der Regel keinen festen Parkstand, wollen aber auch am liebsten in unmittelbarer Nähe des Zielorts parken. Sie müssen sich im öffentlichen Straßenraum einen verfügbaren und geeigneten Parkstand suchen (Parksuchverkehr).

Mit Hilfe des städtischen Parkleitsystems wird der Parksuchverkehr möglichst stadtverträglich zu den großen Parkierungsanlagen (Parkhäuser und Parkplätze) geführt. Neben diesen großen Parkflächen gibt es in den einzelnen Stadt-/Ortsteilzentren aber auch weitere, deutlich kleinere öffentliche Parkflächen (in der Regel im öffentlichen Straßenraum bzw. auf angrenzenden Flächen). Mit Hilfe der Parkraumbewirtschaftung (siehe auch Maßnahmensteckbrief K4) sollen die großen Parkierungsanlagen vor allem von Langzeit- und Dauerparkern genutzt werden und die kleineren Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Kurzzeitparker zur Verfügung stehen.

Vor diesem Hintergrund ist neben der Anzeige der großen Parkierungsanlage auch eine Anzeige der im Straßenraum verfügbaren Parkstände sinnvoll. Aufgrund der Kleinteiligkeit dieses Parkraumangebots ist eine Erweiterung des städtischen Parkleitsystems um eine lokale Komponente sinnvoll. Es soll kleinräumig (z. B. auf Stadt-/Ortsteilebene) angezeigt werden, wo wie viele Parkstände verfügbar sind. Über die Anzeige der Verfügbarkeit soll der Parksuchverkehr gezielt zu freien Parkständen geleitet werden, sodass der Mehraufwand des Parksuchverkehrs auf ein notwendiges Minimum reduziert werden kann.

Zielsetzung

➡ gezielte Lenkung des Parksuchverkehrs zu verfügbaren Parkständen

➡ Reduzierung des Parksuchverkehrs

Wirkung auf ...

gering

hoch

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

Klimaschutzorientierte Bewertung**CO₂-Emissionen**

(Minderungspotenzial)

gering

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

kurzfristig

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)

**Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung****Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Kfz-Verkehr

K4 Parkraumbewirtschaftung

Bestand

./.

Lösung

./.



Kurzbeschreibung

Die Festlegung einer Parkraumbewirtschaftung ist kein einmaliger Planungsvorgang, sondern sollte aufgrund von Entwicklungsprozessen im Stadtgebiet einem stetigen Controlling (Analyse von Parkraumangebot und -nachfrage mit anschließender zielgerichteter Anpassung der Steuerung) unterzogen werden. In Siegen wurde das bestehende Parkraumbewirtschaftungskonzept zuletzt 2018 angepasst. Eine Analyse von Parkraumangebot und -nachfrage erfolgte jedoch nicht.

Mit dem geplanten Standortwechsel der Universität Siegen (Kooperationsprojekt „Uni (kommt) in die Stadt“) sind Änderungen in der Struktur der Verkehrsnachfrage und in diesem Zusammenhang auch mit der Parkraumnachfrage zu erwarten. Vor diesem Hintergrund sollte eine aktuelle Parkraumanalyse im Stadtgebiet Siegen durchgeführt werden.

Hierzu sollten zunächst die gebietsbezogenen Flächennutzungen erfasst werden, um Bereiche mit konkurrierender Parkraumnachfrage zu identifizieren (v. a. Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufen/Besorgung, Freizeit), für die anschließend eine detaillierte Analyse durchgeführt werden sollte. Für die Analyse ist das Parkraumangebot (Anzahl Parkstände), die Art der Bewirtschaftung (ohne Regelung, Parkscheibenregelung, Parkscheinregelung) sowie die Parkraumnachfrage (Belegung, ggf. mit Belegungsdauer) für den öffentlichen Straßenraum und im Gebiet vorhandene öffentlich zugängliche Parkflächen zu mehreren Zeitabschnitten zu erfassen und auszuwerten. Anstehende, aber noch nicht umgesetzte Gebietsentwicklungen sind über Prognosen des zukünftigen Parkraumbedarfs zu berücksichtigen. Auf Grundlage der Analyseergebnisse sind die Anpassungsnotwendigkeiten abzuleiten (Bewohnerparkzonen, Bewirtschaftungsgebiet, Bewirtschaftungsform, Wegweisung).

Zielsetzung

-  Steuerung des Kfz-Parksuchverkehrs (Routen-, Zielwahl, Umschlaghäufigkeit)
-  Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens des ruhenden Kfz-Verkehrs

Wirkung auf ...

gering

hoch

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

Klimaschutzorientierte Bewertung**CO₂-Emissionen**

(Minderungspotenzial)

mittel

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

gering

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

Daueraufgabe

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)

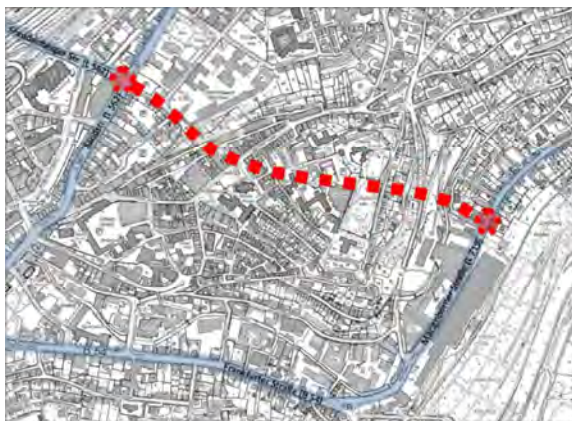

 (Daueraufgabe)
Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Kfz-Verkehr

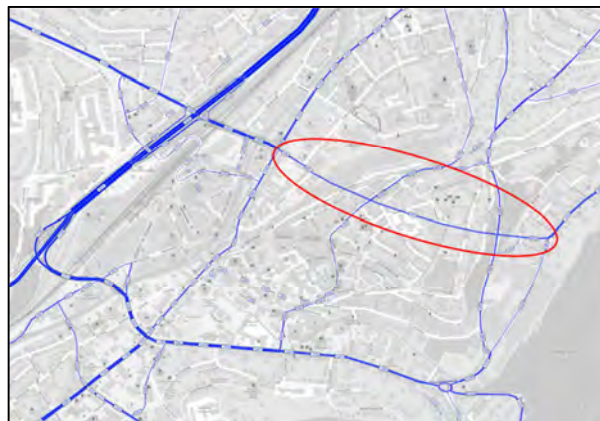
K5 Machbarkeitsstudie zum Siegbergtunnel

Bestand



Bestandssituation im Bereich Siegen-City (Mitte und Oberstadt)

Lösung



Prognose-Planfall mit Siegbergtunnel und zeitgleicher Verkehrsberuhigung im Bereich Kölner Tor (Tempo 30)

Kurzbeschreibung

Im Jahre 2002 wurde für Siegen-Mitte ein Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt. Der Tunnelbau unter der Oberstadt zur direkten Verbindung von Sandstraße (L 562) und Marienborner Straße (L 719) war ein Ergebnis des VEP unter Berücksichtigung einer Umweltverträglichkeitsstudie mit Betrachtung der Auswirkungen des Tunnels auf die bebaute Umwelt und die Landschaft. Aus städtebaulicher Sicht ist der Tunnel zu empfehlen, insbesondere zur Entlastung des Bereichs Kölner Tor, aus Umweltsicht jedoch nicht.



Problematisch eingeschätzt wurden damals die geschätzten Gesamtkosten in Höhe von rund 47 Mio. € (rund 12 Mio. € kommunaler Eigenanteil zzgl. der Kosten für Erwerb diverser Grundstücke im Bereich der Tunnelenden). Inzwischen werden die Kosten deutlich höher geschätzt, wobei derzeit keine aktuelle Kostenermittlung vorliegt.

Im Jahr 2014 erfolgte eine Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Siegen-Mitte, in der auch nochmals der Siegbergtunnel gutachterlich hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen untersucht wurde. Trotz der positiven Entlastungseffekte wurde die Realisierung aufgrund der Gesamtkosten als nicht absehbar eingestuft. Es erfolgte jedoch keine monetäre Bewertung der positiven Effekte.

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität wurden die verkehrlichen Wirkungen des Tunnelbaus und einer zeitgleichen Verkehrsberuhigung im Bereich Kölner Tor (Tempo 30) erneut verkehrsmodellgestützt analysiert. Die Effekte liegen in einer ähnlichen Größenordnung wie bei bisherigen Untersuchungen. Der Tunnel führt vor allem zur Entlastung des Bereichs Kölner Tor, auf der Frankfurter Straße (B 54), der Marienborner Straße (L 719) zwischen Schleifmühlchen und Tunnel sowie auf Hohler Weg. Darüber hinaus ergeben sich ebenfalls Entlastungen auf Sandstraße (L 562) und Kampenstraße sowie Mehrbelastungen auf Juliusstraße, Freudenberger Straße (L 562) und HTS.

Für eine abschließende Empfehlung hinsichtlich der Umsetzung des „Siegbergtunnels“ sind weitergehende Betrachtungen erforderlich. Es ist eine neue Planung für den Tunnel in Form eines Gegenverkehrstunnels mit paralleler Fluchtröhre, die als Radverbindung genutzt werden kann, sowie eine zugehörige neue Kostenschätzung notwendig. Darauf aufbauend muss dann eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt werden. In Abhängigkeit des Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist dann eventuell auch eine neue Umweltverträglichkeitsstudie notwendig. Erst nach Vorliegen der weiteren Analyseergebnisse sollte eine abschließende Empfehlung ausgesprochen werden.

Zielsetzung

-  Schaffung einer Direktverbindung zwischen Sandstraße (L 562) und Marienborner Straße (L 719)
-  Entlastung des Bereichs Kölner Tor und der Achse Spandauer Straße / Frankfurter Straße (B 54)

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)	kein bzw. vernachlässigbar gering
Kostenschätzung (Planung, Material, Umsetzung)	hoch
Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)	kurzfristig
Klimaschutzorientierte Priorität (Gesamtbewertung)	☆☆☆

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Kfz-Verkehr

K6 Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle

Bestand



„Unstrukturiertes“ Parken
(Häutebachweg, Siegen-Mitte)

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Verkehrsrechtliche Anordnungen zeigen erst dann ihre volle Wirksamkeit, wenn sie auch eingehalten werden. Dies gilt für alle Verkehrsteilnehmer, sodass ein rücksichtvolles Miteinander im Straßenverkehr gewährleistet werden kann.

Aus der Bürgerbeteiligung zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität geht hervor, dass sich vor allem Zufußgehende und Radfahrende durch die Nichteinhaltung von Parkverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen gestört und verunsichert fühlen. Falsch abgestellte Fahrzeuge können die Wegedurchlässigkeit und/oder die Barrierefreiheit einschränken und zu hohe Fahrgeschwindigkeiten Personen verängstigen.

Um die Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, wird allgemein eine Intensivierung der Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle empfohlen, sodass die Verkehrsinfrastrukturanlagen von Zufußgehenden und Radfahrenden uneingeschränkt genutzt werden können.

Zielsetzung

- ➡ Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf das verkehrsrechtlich angeordnete Niveau
- ➡ Konfliktvermeidung zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und dem nicht motorisiertem Verkehr
- ➡ Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ➡ Gewährleistung der Durchgängigkeit/ Barrierefreiheit

Wirkung auf ...

gering

hoch

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

Klimaschutzorientierte Bewertung**CO₂-Emissionen**
(Minderungspotenzial)

gering

Kostenschätzung
(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme
(Wirkungsbeginn)

Daueraufgabe

Klimaschutzorientierte Priorität
(Gesamtbewertung)

 (Daueraufgabe)
Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Kfz-Verkehr

K7 Park & Ride-Anlagen

Bestand



P & R-Anlage
(Seelbacher Weiher)

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Das anhaltende Wachstum des Kfz-Verkehrsaufkommens führt zur Verschärfung der Verkehrsprobleme in den Stadtzentren. Der Kfz-Verkehr muss soweit wie möglich aus den dicht besiedelten Bereichen rausgehalten werden. Eine Möglichkeit stellen hierbei Park & Ride-Anlagen dar. Sie sollen möglichst viele Kfz-Fahrer zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen, um die Stadtzentren zu entlasten. Dabei stellen die Berufs- und Einkaufspendler, die außerhalb des Stadtgebiets wohnen und innerhalb des Stadtgebiets arbeiten oder einkaufen wollen, die primären Zielgruppen für Park & Ride dar. Vor diesem Hintergrund sind die Anlagen in der Regel außerhalb des Stadtzentrums an bedeutenden Zugangspunkten zum ÖPNV angeordnet. Dies ist auch zu empfehlen, da Erfahrungen zeigen, dass eine gewisse Mindestentfernung zum Stadtzentrum die Umsteigebereitschaft bedingt. Hier kann auch eine kostenlose Bereitstellung der Parkmöglichkeiten in der Regel ohne Konflikte ermöglicht werden, da es normalerweise keine Konkurrenznutzungen gibt.

Park & Ride-Anlagen schöpfen nicht ohne weitere Begleitmaßnahmen ihr volles Potenzial aus. Um die Nutzung von Park & Ride zu stärken, bedarf es einer restriktiven und konsequenten Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum (vgl. Maßnahmensteckbrief K4). Im Hinblick auf den weiteren Ausbau von Park & Ride sollte im Idealfall der Grundsatz gelten, das vorhandene innerstädtische Parkraumbangebot um die erweiterte Park & Ride-Stellplatzkapazität zu reduzieren. Auch eine konsequente Parkraumkontrolle (vgl. Maßnahmensteckbrief K6) gehört zu den Begleitmaßnahmen, da nur so die Einhaltung von Parkzeiten und Parkgebühren gewährleistet werden kann.

Neben der innerstädtischen Parkraumbewirtschaftung ist aber vor allem auch eine attraktive ÖPNV-Anbindung (kurze Taktzeiten, im Idealfall 10-Minuten-Takt) der Park & Ride-Anlagen erforderlich, da ansonsten zu große Zeitverluste gegenüber der Weiterfahrt mit dem Kfz entstehen.

Als Park & Ride-Anlagen sind derzeit folgende Standorte ausgewiesen:

- Geisweid,
- Leimbachstadion,
- Seelbacher Weiher,
- Siegerlandhalle.

Um die Verknüpfung zum ÖPNV zu verbessern wurden im Kreis Siegen-Wittgenstein für jede kreisangehörige Kommune sogenannte Mobilstationen definiert (mindestens eine je Kommune). Für Sie-




gen sind der ZOB/Hauptbahnhof Siegen und der ZOB/Bahnhof Weidenau als Mobilstation festgelegt. Beide Verknüpfungspunkte verfügen heute schon über Bike & Ride-Anlagen sowie Parkmöglichkeiten im Umfeld. Aufgrund der innerstädtischen Lage sind die Parkmöglichkeiten nicht als Park & Ride-Anlagen ausgewiesen. Die Stadtverwaltung Siegen sieht neben den als Mobilstationen definierten Verknüpfungspunkten auch für weitere bedeutende Verknüpfungspunkte Potenziale und bindet daher in den geplanten Um- und Ausbau auch die anderen vorhandenen Bahnhöfe Niederschelden-Nord und Eiserfeld sowie den Verknüpfungspunkt ZOB/Bahnhof Geisweid ein.

Im Hinblick auf positive Erfahrungen mit der Verknüpfung zum ÖPNV ist es wichtig, ein ausreichendes Angebot an Parkständen im Kfz- und Radverkehr für ÖPNV-Kunden an relevanten Punkten anzubieten.

















Neben den reinen Abstellmöglichkeiten ist hier auch der Bedarf an Ladeinfrastruktur mitzudenken, da die Standzeiten an Bahnverknüpfungspunkten in der Regel größer sind und die Zeit gut zum Laden genutzt werden kann.

Die hier dargestellten Inhalte gelten auch für den Maßnahmensteckbrief Ö1 im Handlungsfeld ÖPNV.


Zielsetzung

-  Vermeidung von innerstädtischem Kfz-Verkehr
-  Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖPNV
-  Erhöhung der Einzugsbereiche der Umstiegshaltestellen/-punkte

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

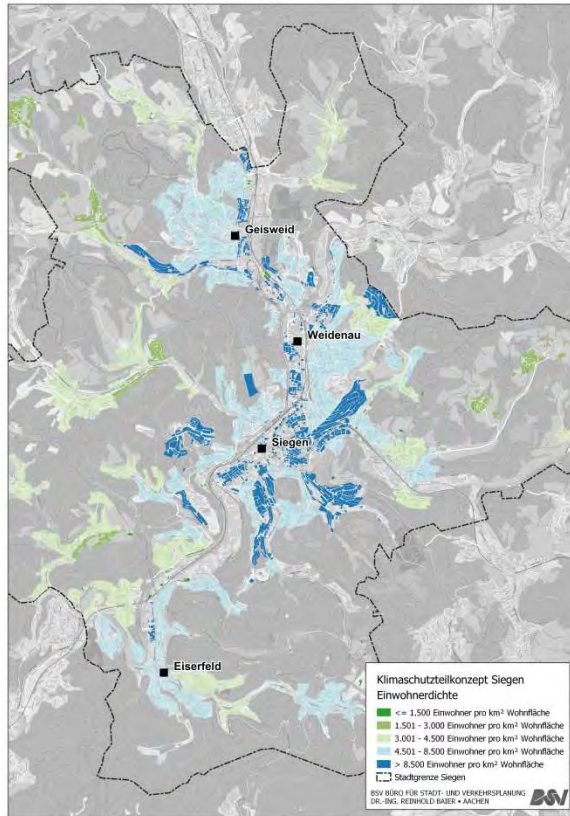
ZWS

Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“

Wirtschaftsverkehr

W1 Mikro-Depots mit Einsatz von Elektronutzfahrzeugen

Bestand



Darstellung der Siedlungsdichte innerhalb der Stadt Siegen

Lösung

Stadtteiltyp	Anzahl an Distributionsstufen	Belieferungsstrategie
City	2-stufig	Elektro-Nutzfahrzeug – Mikro-Depot – Lastenfahrrad
Mischgebiet	2-stufig	Elektro-Nutzfahrzeug – Mikro-Depot – Lastenfahrrad
Wohnen	1-stufig	Elektro-Nutzfahrzeug / (Diesel-Nutzfahrzeug)
Gewerbe	1-stufig	Elektro-Nutzfahrzeug / (Diesel-Nutzfahrzeug)
Industrie	1-stufig	Elektro-Nutzfahrzeug / (Diesel-Nutzfahrzeug)

Quelle: Wirtschaftsverkehr 2.0, Universität Frankfurt (2017)

Kurzbeschreibung

Um der verkehrlichen Mehrbelastung infolge der steigenden Nachfrage von Warensendungen entgegen zu wirken, ist die nachhaltige Abwicklung der KEP-Verkehre durch einen stärkeren Einsatz von Elektronutzfahrzeugen zu fördern.

Die KEP-Dienstleister sortieren die zu transportierenden Warensendungen für die Stadt Siegen in den nächstgelegenen Niederlassungen vor. Anschließend erfolgen der Transport nach Siegen und die anschließende Zustellung. Vor allem in dicht besiedelten Innenstadtbereichen werden die Transportfahrzeuge oftmals als „Zwischenlager“ genutzt, da Haltvorgänge zur Warenzustellung nicht immer im direkten Umfeld möglich sind. Dadurch weisen die KEP-Fahrzeuge längere Standzeiten auf, in denen der KEP-Dienstleister mehrere Zustellvorgänge zu Fuß durchführt. Das Grundprinzip des Zwischenlagers – im Weiteren als Mikro-Depots bezeichnet – soll nun zur Steigerung der Effizienz mit dem Einsatz von kleineren Elektronutzfahrzeugen gekoppelt werden.

Für geeignete Zustellgebiete sollen für die KEP-Dienstleister Mikro-Depots als Zwischenlager eingerichtet werden, die im Idealfall von den KEP-Dienstleistern kooperativ genutzt werden. Die für das Zustellgebiet bestimmten Warensendungen werden in der ersten Transportstufe von den KEP-Niederlassungen zu den Mikro-Depots transportiert. Hier ist bereits der Einsatz von Elektronutzfahrzeugen zu prüfen.



Für die zweite Transportstufe (Auslieferung auf der letzten „Meile“) werden die Warensendungen auf kleinere (Elektro-)Nutzfahrzeuge wie z. B. Elektro-Lieferwagen, Elektro-Lastenfahrräder oder Elektro-

Sackkarren umverteilt. Die Eignung der Fahrzeuge hängt von der Größe des Zustellgebiets ab. Für den Einsatz müssen in jedem Fall Ladepunkte am Mikro-Depot vorhanden sein.

















Zur Einsparung von Wegen zur Aufgabe von Warensendungen können im Zuge der Belieferung auch Sendungen (z. B. Retouren) aufgenommen werden. Diese werden dann im Mikro-Depot für den Rücktransport (Rückfahrt in der ersten Transportstufe) in die nächstgelegene Niederlassung gesammelt.

Da die Durchführung der KEP-Verkehre nicht in der Zuständigkeit der Stadtverwaltung liegt, sind die KEP-Dienstleister für die Umsetzung der Maßnahme zu gewinnen und einzubinden. Hierbei kann das Unternehmen Gieseler über seine bisherigen Erfahrungen berichten.


Zielsetzung

-  Reduzierung der Kfz-Belastung im Wirtschaftsverkehr in der Kernstadt
-  Reduzierung der Umweltbelastungen des Wirtschaftsverkehrs in der Kernstadt

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung


(fehlende Zuständigkeit bzgl. der Umsetzung)

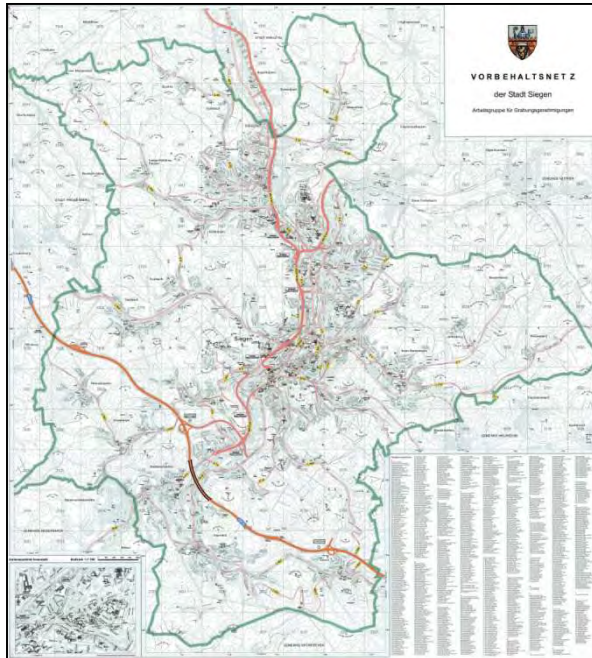
Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen
Wirtschaftsförderung
Industrie- und Handelskammer
KEP-Dienstleister

Wirtschaftsverkehr

W2 Gesamtstädtische Analyse der Verkehrsströme im Wirtschaftsverkehr

Bestand



Vorbehaltsnetz der Stadt Siegen

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Die Stadt Siegen ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort für Unternehmen im Geräte- und Maschinenbau- sowie im Metallsektor. Die Gewerbestandorte liegen dabei nicht außerhalb des Siedlungsbereichs, sondern aufgrund der vorhandenen topographischen Verhältnisse oftmals in der zentralen Talachse. Zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftsstandorts spielt die Erreichbarkeit eine zentrale Rolle. Sie wird im für die Stadt Siegen aufgestellten Vorbehaltsnetz berücksichtigt.

Der Lkw-Verkehr als ein Teil des Wirtschaftsverkehrs ist einerseits notwendiger Verkehr zur Ver- und Entsorgung der Stadt, andererseits trägt er überproportional zur innerstädtischen Lärm- und Schadstoffbelastung bei.

Der notwendige Quell- und Zielverkehr des Wirtschaftsverkehrs soll konzentriert auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden, um reine Wohngebiete sowie weitere sensible Bereiche zu entlasten. Dies wird durch das aufgestellte Kfz-Vorbehaltsnetz und das zugehörige Tempo 30-Konzept im Allgemeinen gewährleistet. Darüber hinaus gilt es die Möglichkeiten zur Minderung des innerstädtischen Lkw-Verkehrs und dessen negativen Auswirkungen näher zu analysieren, um zielgerichtete Maßnahmenempfehlungen ableiten zu können. Hinsichtlich der Erhebungen und Analysen können digitale Methoden und Techniken eingesetzt werden.

Kordonerhebung zur Identifizierung des Lkw-Durchgangsverkehrs

Analog zum allgemeinen Kfz-Durchgangsverkehr ist insbesondere der Lkw-Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet fern zu halten und über das übergeordnete Straßennetz (HTS und Bundesautobahn) abzuwickeln. Durchgangsverkehre sind über Kordonanalysen zu identifizieren.

Überprüfung der Routenwahl

Allgemein kann die Routenwahl für ausgewählte Quell-Ziel-Beziehungen mittels Routensuchprogramme analysiert werden (Überprüfung der Routenempfehlungen). Die Routenplaner sollten in erster Linie Routen über das Hauptverkehrsstraßennetz bzw. das für die Stadt Siegen definierte Vorbehaltsnetz empfehlen. Ist dies nicht der Fall, besteht Verbesserungsbedarf.

Neben der Anwendung von Routenplanern ist auch die Durchführung einer Befragung von Unternehmen mit relevantem Lkw-Verkehr (u. a. Speditionen, Einkaufszentren, Unternehmen in Gewerbegebieten) zu empfehlen. Mit Hilfe der Befragung sind das standortbezogene Lkw-Verkehrsaufkommen, die Wegebeziehungen der Lkw-Fahrten, die Ankunfts- und Abfahrtszeitfenster sowie die Gründe für die Fahrten durch das Siegener Stadtgebiet zu ermitteln. Aufbauend auf diesen Ergebnissen können das Vorbehaltsnetz, die bisherigen Zugangsbeschränkungen für den Lkw-Verkehr sowie die Wegweisung zielgerichtet angepasst werden.

In Abhängigkeit der Analyseergebnisse ist zu entscheiden, ob neben dem allgemeinen Kfz-Vorbehaltsnetz ein separates Lkw-Vorbehaltsnetz zu definieren ist.

Die Analyseergebnisse sind zudem als Arbeitsgrundlage für die geplante Machbarkeitsstudie „Infrastrukturen für Wirtschaftsverkehr mit Batterieantrieb (BEV) und Wasserstoffantrieb (FCV)“ (siehe Maßnahmensteckbrief W3) notwendig.

Zielsetzung



Identifizierung der Verkehrsströme des Wirtschaftsverkehrs als weitere Arbeitsgrundlage

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen (Minderungspotenzial)	kein bzw. vernachlässigbar gering
Kostenschätzung (Planung, Material, Umsetzung)	mittel
Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)	kurzfristig
Klimaschutzorientierte Priorität (Gesamtbewertung)	★ ★ ★

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Wirtschaftsförderung

Industrie- und Handelskammer

Wirtschaftsverkehr

W3 Machbarkeitsstudie „Infrastrukturen für Wirtschaftsverkehre mit Batterieantrieb (BEV) und Wasserstoffantrieb (FCV)“

Bestand

./.

Lösung

./.




Kurzbeschreibung

Neben den Metropolregionen, einer bedeutenden Kernstadt (Metropole) mit ihrem Umlandraum, gibt es „zahlreiche Räume, in denen mittelgroße Städte als Oberzentren mit einem großen Einzugsbereich fungieren, der häufig weit mehr Einwohner*innen aufweist als die Kernstädte selbst (Regiopole). Sowohl in diesen Städten als auch im Umland befinden sich zahlreiche Arbeitsplätze, was enorme Pendelbewegungen zwischen Stadt und Umland sowie innerhalb der Region erzeugt. Man kann diese Regionen weder als „rein“ urban noch als ländlich geprägt umschreiben – es sind verstädterte Provinzen, die geradezu klassisch für das Raumbild Deutschlands sind.“ (Quelle: Radtke J., Daub J.: Verkehrswende im suburbanen Raum - Herausforderungen von Regiopolen bei der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte).

Die Universitätsstadt Siegen ist eine typische Regiopole. Die Stadt Siegen und das Siegerland haben eine besondere Stadt-Umland-Beziehung, nicht nur in Bezug auf die Pendlerbewegungen, sondern auch im Bereich der Zulieferer-Firmen der mittelständischen Wirtschaft. Es gibt viele Firmen, die ausschließlich in einem Umkreis von 30-50 km andere Firmen mit Vorprodukten oder Produkten beliefern. Dazu zählt auch das Handwerk.

Aufgrund der Flächenkonkurrenz ist zu analysieren (Machbarkeitsstudie), wie für die Wirtschaft ein zusammenhängendes Lade-/Tankinfrastrukturnetz zielgerichtet entwickelt werden kann, sodass ein „Intra-Lade-/Tankstellennetz“ zwischen den Firmen ermöglicht werden kann. Dies bildet die Basis für eine Förderung der alternativen Antriebe im Wirtschaftsverkehr.

Zielsetzung

-  Potenzialaschätzung für ein wirtschaftsbezogenes „Intra-Lade-/Tankstellennetz“
-  Schaffung einer Arbeits-/Entscheidungsgrundlage für einen zielgerichteten Auf-/Ausbau
-  Förderung von alternativen Antrieben im Wirtschaftsverkehr

Wirkung auf ...

gering

hoch

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

Klimaschutzorientierte Bewertung**CO₂-Emissionen**

(Minderungspotenzial)

kein bzw. vernachlässigbar gering

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

hoch

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

kurzfristig

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)

**Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung****Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Wirtschaftsförderung

Industrie- und Handelskammer

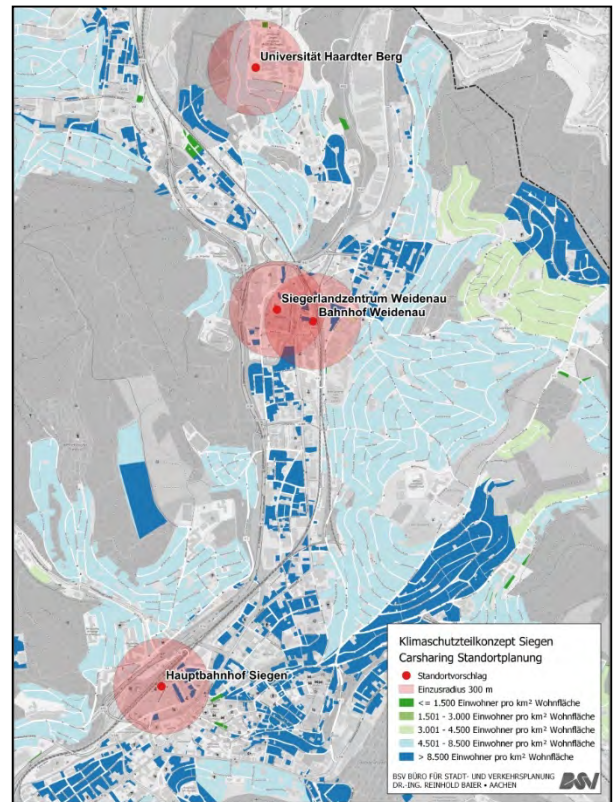
Alternative Antriebe

A1 E-Carsharing

Bestand

./.

Lösung



Kurzbeschreibung



Sharing-Angebote sollen eine einfache gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen ermöglichen, sodass die Notwendigkeit des privaten Fahrzeugbesitzes an Bedeutung verliert und damit den steigenden Kfz-Zulassungszahlen entgegengewirkt werden kann.

Die Stadt Siegen plant beispielsweise bereits die Installation eines öffentlichen Fahrradverleihs (Bike-Sharing, siehe auch Maßnahmensteckbrief R10). Aufgrund der bewegten Topographie im Stadtgebiet werden keine konventionellen Fahrräder, sondern Pedelecs in das Verleihsystem eingebunden.







Analog zum Bikesharing können auch Kfz gemeinschaftlich genutzt (Carsharing) und mit der Förderung von Elektromobilität verknüpft werden. Es müssen geeignete Standorte für die Verleihstationen gefunden werden, die zum einen ein ausreichendes Kundenpotenzial und zum anderen die technischen Anforderungen für die Aufladung der Elektro-Kfz erfüllen. Die Wirtschaftsförderung der Stadt Siegen lässt diesbezüglich aktuell vier Standortvorschläge hinsichtlich ihrer Eignung untersuchen. Weitere potenzielle Standorte, wie z. B. in Wohngebieten sind perspektivisch ebenfalls zu prüfen und in das Sharing-System einzubinden, um Nutzern einen einfachen Zugang zu Sharing-Fahrzeugen zu ermöglichen.

Um die Planungen zielgerichtet voranzutreiben und Synergien effektiv nutzen zu können ist eine enge Zusammenarbeit zwischen der Wirtschaftsförderung und der Fachabteilung „Straße und Verkehr“ vorzusehen. Darüber hinaus ist es sinnvoll analog zum geplanten Bikesharing-System auch in Bezug auf das Carsharing einen professionellen Anbieter für den Betrieb einzubinden.


Zielsetzung

-  Reduzierung des Kfz-Bestands
-  Förderung eines bewussten Mobilitätsverhaltens

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



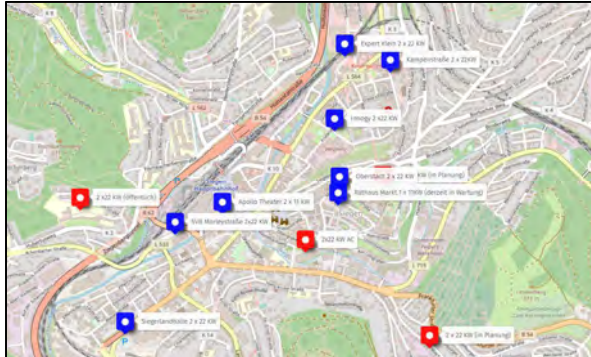
Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen, Wirtschaftsförderung, Carsharing-Anbieter

Alternative Antriebe

A2 Strukturierter Ausbau der Ladeinfrastruktur

Bestand



Lösung

.

Übersicht der Ladeinfrastruktur
(blau: Bestand, rot: Planung)
(www.siegen.de)

Kurzbeschreibung

Um den Schadstoffausstoß im Kfz-Verkehr zu reduzieren, bietet sich die Förderung der alternativen Antriebe an. Um effektive Wirkungen zu erzielen, stellt die Stromgewinnung aus regenerativen Energieträgern im Hinblick auf den Elektroantrieb eine Grundvoraussetzung dar. Darüber hinaus ist ein ausreichend dichtes Ladeinfrastrukturnetz erforderlich. Dieses gilt es zielgerichtet zu entwickeln.

Hierzu ist zunächst der Bedarf realistisch abzuschätzen. Dazu wird zunächst der Bestand an Elektrofahrzeugen im Jahr 2035 abgeschätzt (Fortschreibung der nationalen Zielsetzung „7 bis 10 Mio. Elektro-Pkw bis 2030“ und Herunterbrechung auf den Fahrzeugbestand der Stadt Siegen). Danach wird der Bedarf an Ladeinfrastruktur unter Berücksichtigung des empfohlenen Verhältnisses von Ladepunkt zu Fahrzeug von 1:10 (NPE 2015) abgeschätzt. Für die weitere Konzeptionierung muss zwischen privatem Raum und (halb-)öffentlichen Raum differenziert werden (85 % Ladevorgänge im privaten Raum, 13 % im halböffentlichen und 2 % im öffentlichen Raum; NPE 2015). Ein Abgleich zwischen dem heutigen Bestand an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur und dem ermittelten Bedarf zeigt den mengenmäßigen Ergänzungsbedarf auf.

Private Flächen ohne öffentlichen Zugang (AC) sowie halböffentliche Flächen (z. B. Kundenparkplätze von Handel und Gewerbe, Parkhäuser, Tankstellen; DC) entziehen sich bei der Ladeinfrastrukturplanung weitestgehend dem Einfluss einer Kommune (Beratungsangebote sind möglich, in Bezug auf die halböffentlichen Flächen auch Kooperationsangebote). Die größten rechtlichen Einflussmöglichkeiten bestehen in Bezug auf die öffentlichen Flächen (AC/DC). Jedoch stehen diese aufgrund vielfältiger Nutzungskonkurrenzen nur beschränkt zur Verfügung (Abwägung).

Über eine Flächennutzungsanalyse sollten Potenzialgebiete (gering/mittel/hoch) für Ladeinfrastruktur identifiziert und unter Berücksichtigung der Nutzungen nach AC und DC differenziert werden.

Zielsetzung



Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Kfz-Verkehr

Wirkung auf ...

gering

hoch

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

Klimaschutzorientierte Bewertung**CO₂-Emissionen**

(Minderungspotenzial)

hoch

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

kurzfristig

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)

**Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung****Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen, Wirtschaftsförderung, Energieversorger

Alternative Antriebe

A3 Ausbau der Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur inkl. Herstellung und Speicherung

Bestand



Eröffnung der Wasserstofftankstelle im
Leimbachtal
(www.siegen.de)

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Um den Schadstoffausstoß im Kfz-Verkehr zu reduzieren, bietet sich die Förderung der alternativen Antriebe an. Analog zum Elektroantrieb ist auch in Bezug auf den Wasserstoffantrieb ein ausreichend dichtes Tankstellennetz erforderlich (vgl. Maßnahmensteckbrief A2). Dieses gilt es ebenfalls zielgerichtet zu entwickeln.

Brennstoffzellenfahrzeuge werden wie Verbrenner an einer Zapfsäule einer (öffentlichen) Tankstelle betankt. Der Tankvorgang selbst unterscheidet sich praktisch nicht von der gewohnten Betankung. Üblicherweise wird dazu eine bestehende konventionelle Tankstelle um eine Wasserstoffzapfsäule erweitert.

2019 wurde die erste Wasserstofftankstelle in der Region Siegen eröffnet. Weitere Tankstellen im Stadtgebiet werden für notwendig erachtet und befinden sich bereits von der Wirtschaftsförderung in der Planung (z. B. Marienhütte,).

Zielsetzung



Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Kfz-Verkehr

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

gering				hoch

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen
(Minderungspotenzial)

hoch

Kostenschätzung
(Planung, Material, Umsetzung)

hoch

Fertigstellung der Maßnahme
(Wirkungsbeginn)

mittelfristig

Klimaschutzorientierte Priorität
(Gesamtbewertung)



Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen, Wirtschaftsförderung

Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“

Mobilitätsmanagement

M1 Personalstelle Mobilitätsmanagement

Bestand



Organisationsplan (Nov 2020)

Lösung

Arbeits- und Organisationsstruktur
Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung

Die Themen Verkehr, Mobilität und Umwelt, die im Klimaschutzteilkonzept Mobilität berührt werden, werden in der Verwaltung in mehreren Fachabteilungen behandelt. Ein fachlicher Austausch (intern, aber auch mit der Politik und weiteren Beteiligten außerhalb der Verwaltung) findet bereits heute in unterschiedlichen Arbeitsgremien statt. Darüber hinaus kann die Stadt Siegen durch ihre Mitgliedschaften im Klimabündnis und im Zukunftsnetz Mobilität NRW auf externe Unterstützung zurückgreifen.

In Bezug auf die Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements, dessen Grundstruktur im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität entwickelt wurden, fehlt derzeit eine Gesamtkoordination der internen und externen Abstimmungsprozesse. Darüber hinaus erfordert die maximale Potenzilausschöpfung des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität ein stetiges Controlling (Erfassung Umsetzungsstand und Bewertung der Zielerreichung) sowie eine öffentliche Kommunikationsstrategie zur Aktivierung der Verkehrsteilnehmer. Es handelt sich hierbei um neue Aufgaben, die noch nicht in der Verwaltung verankert sind und eine fachübergreifende Kommunikation erfordern.

Es wird empfohlen, die Personalstelle des Mobilitätsmanagements in den Organisationsplan der Stadtverwaltung zu integrieren. Der Stellenbeschreibung sind die Leitung der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe „Mobilität“ sowie des interfraktionellen Arbeitskreises „Klimaschutzteilkonzept Mobilität“, die Teilnahme an der interkommunalen Arbeitsgruppe „Mobilität“ des Kreises Siegen-Wittgensteins, die Koordination von temporär eingerichteten Arbeitsgruppen mit Bezug zum Themenfeld Mobilität sowie der Durchführung der öffentlichen Kommunikation und schließlich die Durchführung des Controllings zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität zuzuordnen.

Zielsetzung

- ➡ Personelle Verankerung von Mobilität in der Verwaltung
- ➡ Optimierung des fachlichen Austauschs (intern und extern)
- ➡ Personelle Verankerung des Controllings zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Wirkung auf ...

gering

hoch

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

Klimaschutzorientierte Bewertung**CO₂-Emissionen**

(Minderungspotenzial)

kein bzw. vernachlässigbar gering

Kostenschätzung

(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme

(Wirkungsbeginn)

kurzfristig

Klimaschutzorientierte Priorität

(Gesamtbewertung)

**Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung****Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Siegen

Mobilitätsmanagement

M2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Bestand

./.

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Betriebe sind große Verkehrserzeuger. Es entsteht Verkehr durch die Mitarbeitenden, die Besuchenden und die Kundschaft sowie ggf. durch Zulieferer. Im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gilt es, diese Verkehre so verträglich wie möglich abzuwickeln. Mit Hilfe eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen dazu die notwendigen Veränderungsprozesse angestoßen werden. Da die Stadtverwaltung selbst auch Arbeitgeber ist, zählt sie auch zu den lokal ansässigen Betrieben und soll als Vorbild voran gehen. Aber auch andere öffentliche Betriebe sollten mit Vorbildfunktion vorangehen.




Analog zum kommunalen Mobilitätsmanagement ist ein ganzheitlicher Ansatz zu verfolgen, d. h. neben der Mitarbeitermobilität auf Arbeits- und Dienstwegen sowie der Kunden- und Besucherverkehre, ist auch das eigene Fuhrparkmanagement mit einzubeziehen.

Die Stadtverwaltung Siegen ist sich ihrer Vorbildfunktion bewusst und handelt auch dementsprechend und hat selbst Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement eingeführt (u. a. Bikeleasing für Mitarbeitende, Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber, Umrüstung des eigenen Fuhrparks auf alternative Antriebe).

















Es gilt nun, weitere lokal ansässige Betriebe von den Vorteilen eines betrieblichen Mobilitätsmanagement zu überzeugen. Hierzu sollte zunächst eine Analyse der lokal ansässigen Betriebe hinsichtlich ihrer Eignung für die Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement auf Grundlage einer Betriebsbefragung (z. B. Betriebsgröße, Arbeitszeitmodelle, Aufkommen Kunden- und Lieferverkehre, ÖPNV-Anschluss) durchgeführt werden. Anschließend muss eine aktive Erstansprache erfolgen (gestufte Ansprache auf Grundlage der identifizierten Eignung), in der der Mehrwert von betrieblichen Mobilitätsmanagement verdeutlicht und von Praxiserfahrungen berichtet wird. Anschließend sollten interessierte Betriebe bei der Entwicklung und Einführung eines eigenen betrieblichen Mobilitätsmanagement unterstützt werden. Neben Beratungsangeboten und Kontakten bieten auch Förderprogramme entsprechende Anreize.

Aufgrund der bestehenden Kontakte zu den lokal ansässigen Betrieben, sollte die Wirtschaftsförderung in den Ausbauprozess des betrieblichen Mobilitätsmanagements eingebunden werden. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt seine Mitgliedskommunen bei dieser Maßnahme durch Beratung sowie fachliche und organisatorische Unterstützung. Diese Möglichkeit kann von der Stadt Siegen in Anspruch genommen werden.


Zielsetzung

-  Motivation von lokal ansässigen Betrieben zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
-  Unterstützung von interessierten lokal ansässigen Betrieben durch eigene Förderprogramme und Beratungsangebote
-  Anstoßen von Veränderungsprozessen für eine nachhaltige Abwicklung der Betriebsverkehre

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



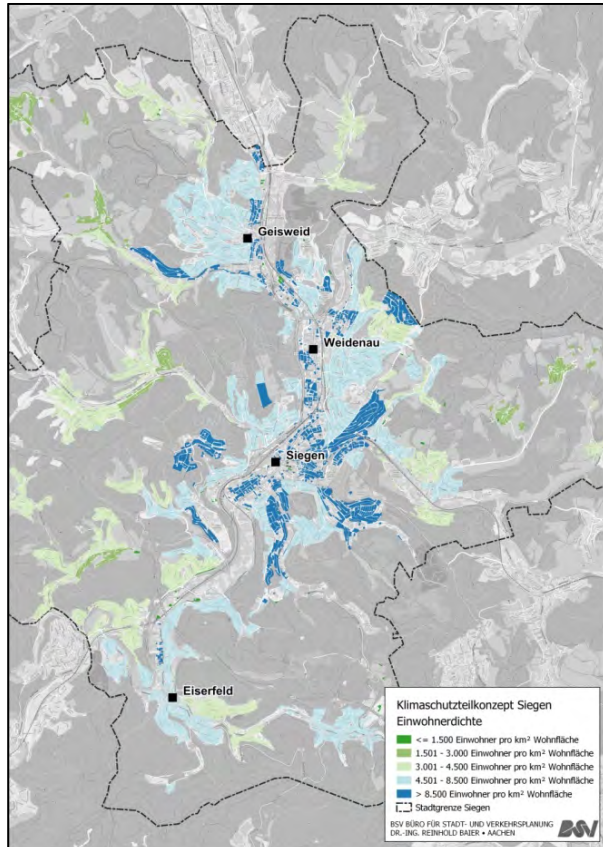
Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen
Wirtschaftsförderung
Industrie- und Handelskammer

Mobilitätsmanagement

M3 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Bestand



Einwohnerdichte in Siegen

Lösung



Beispiel Informationsbroschüre für neue städtische Mitarbeiter

Kurzbeschreibung

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement soll nachhaltige Mobilitätsmöglichkeiten sichern und deren Nutzung weiter fördern. Dabei wird zwischen verschiedenen Ansätzen unterschieden:

In Bezug auf die **Mobilität im ländlichen Raum** gilt es eine bezahlbare Mobilität auch ohne Auto zu sichern. Dazu müssen entsprechend die Rahmenbedingungen geschaffen werden (z. B. Ausbau Radverkehrsnetz, Einrichtung von attraktiven ÖPNV-Angeboten, Förderung von bürgerschaftlichen Angeboten). Sind die Mobilitätsangebote vorhanden, müssen sie entsprechend kommuniziert werden, damit sie auch bekannt sind und genutzt werden können.

Siegen ist Oberzentrum und weist zum Großteil dicht besiedelte Gebiete auf. Bereiche mit ländlichem Charakter zeigen sich für die Stadt-/Ortsteile in städtischer Randlage (Sohlbach, Buchen, Meiswinkel, Langenholdinghausen, Birlenbach, Trupbach, Seelbach, Oberschelden, Gosenbach, Feuersbach, Volnsberg, Breitenbach, Niedersetzen, Obersetzen). Für diese Bereiche sollten die noch vorhandenen Nahversorgungsmöglichkeiten möglichst aufrechterhalten werden. Ist dies wirtschaftlich nicht möglich, ist die Einbindung von ehrenamtlichem Engagement (z. B. Dorfläden) zu prüfen.

Das definierte Radverkehrsnetz berücksichtigt die Anbindung dieser Stadt-/Ortsteile an die Kernstadt (Grundnetz). Hier erfolgt über die Handlungsempfehlungen zum Radverkehr eine Optimierung der Radverkehrsführung. Hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung sind gemeinsam mit dem ZWS die Möglichkeiten für alternative ÖPNV-Bedienkonzepte zu klären (z. B. Bürger fahren Bürger, Elektrokleinbus SAM).

Mit einem Umzug in eine neue Stadt erfolgt in der Regel eine Neuorientierung (z. B. Auffindung neuer

Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten). Mit einem frühzeitig greifenden Informationsangebot für **Neubürger**, kann der Neuorientierungsprozess auch für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens genutzt werden. Neben Informationen zum ÖPNV (z. B. Liniennetzkarte und Preistabelle), zum Radverkehr (z. B. Übersichtskarte zum Radverkehrsnetz, Übersichtskarte mit den Verknüpfungspunkten zum ÖPNV) sowie zu vorhandenen bzw. geplanten Sharing-Angeboten (z. B. Carsharing, Bikesharing) können Schnuppertickets zum Ausprobieren der beworbenen Mobilitätsangebote animieren.

Es wird empfohlen, die Information zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten gezielt für Neubürger bereitzustellen (über städtische Internetseite, als Neubürgerbroschüre, die bei der Anmeldung ausgehändigt wird). Durch Beilage von Schnuppertickets können Nutzungsanreize zur Sammlung von Erfahrungen geschaffen werden. Da vor allem der Arbeits- und Ausbildungsweg durch die Regelmäßigkeit der Durchführung eine ausgeprägte Verhaltensroutine aufweist, können Neubürger, die in Siegen arbeiten auch über die Arbeitgeber angesprochen und informiert werden (zählt auch zum betrieblichen Mobilitätsmanagement). Es wird empfohlen, dass die Stadt hier als Vorbild voran geht und eine Informationsbroschüre „Wege zur Arbeit“ für die drei Hauptstandorte erstellt und an neue Mitarbeiter verteilt.

„Die im Kindes- und Jugendalter erworbenen Mobilitätskompetenzen wirken sich darauf aus, wie die Erwachsenen der Zukunft mobil sein werden“ (Zukunftsnetz Mobilität NRW). Vor diesem Hintergrund sind eine frühzeitige Information und Aufklärung bzgl. der Notwendigkeit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung sowie das Einüben von nachhaltigem Mobilitätsverhalten von hoher Bedeutung. Eine zentrale Erreichbarkeit von **Kindern und Jugendlichen** bietet sich in den Schulen an. Im Hinblick auf die Förderung der eigenständigen Mobilität der Kinder und Jugendlichen müssen zunächst die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden (z. B. Aufstellung von Schulwegplänen unter Einbeziehung der Kinder, Einrichtung von Hol- und Bringzonen an Grundschulen). Die Durchführung von Aufklärungs- und Motivationsarbeit obliegt dem Lehrpersonal in Zusammenarbeit mit der Polizei.






Im Hinblick auf das schulische Mobilitätsmanagement ist die Stadt vor allem für die Schaffung der Rahmenbedingungen zuständig (→ Netze zur sicheren Erreichbarkeit der Schulstandorte mit allen Verkehrsmitteln). Hier soll die geplante Fortsetzung der Einrichtung von Hol-/Bringzonen durchgeführt werden. Darüber hinaus kann die Stadt die Aktionen Schulwegdetektive (3./4. Klasse) und Radwegdetektive (5./6. Klasse) an den Schulen initiieren und in Zusammenarbeit mit den Schulen und der Polizei durchführen. Die Erkenntnisse können als planerische Beteiligung von Kindern in die Aktualisierung von Schulwegplänen oder die Erstellung von quartiersbezogenen Kinderstadtplänen einfließen.

Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen sind alters- bzw. körperlichbedingt in ihren Mobilitätsmöglichkeiten eingeschränkt. Um ihre Mobilität dennoch aufrecht zu erhalten, müssen seniorengerechte sowie für mobilitätseingeschränkte Personen geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden (z. B. Rastmöglichkeiten auf Alltagsrouten, barrierefreie Fußverkehrsnetze, barrierefreien ÖPNV). Darüber hinaus können weitere Hilfsangebote (z. B. Busbegleitung, Übungsangebote zur sicheren Nutzung eines Rollators oder eines Pedelegs) unterstützen.

















Die Sicherung der Barrierefreiheit soll über die Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr sowie zum ÖPNV gewährleistet werden. Im Hinblick auf Rastmöglichkeiten sind die Alltagsrouten von Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen quartiersbezogen zu analysieren (Analyse der Altersstruktur, Erfassung bedeutender Zielpunkte, Identifizierung und Analyse der Routen im Netz). Die Analyse der identifizierten Routen kann im Rahmen eines Fußverkehrschecks unter Einbindung von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen aus dem Quartier durchgeführt werden. Um Synergien zur Kindermobilität zu nutzen, können statt reinen Sitzelementen auch kombinierbare Sitz- und Spielelemente eingesetzt werden, zumindest dort, wo sich Alltagswege von Kindern und älteren sowie mobilitätseingeschränkten Personen überlagern. Für die Durchführung von Übungsprogrammen (z. B. Rollator, Pedelec) und Begleitprogrammen (Busbegleitung) ist die Stadt selbst nicht zuständig, kann hier aber als Koordinator und Initiator aktiv werden. Bereits heute informiert die Stadt Siegen gezielt die Gruppe der älteren Menschen über die städtische Internetseite (Leben in Siegen – Senioren in Siegen). Hier können die Hinweise zu vorhandenen Übungs- und Begleitprogrammen eingebunden werden. Das Begleitprogramm Busbegleiter, das Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen bei Bedarf in Anspruch nehmen können, kann in Kooperation mit dem ZWS, dem Jobcenter und cari-

tativen Einrichtungen initiiert und durchgeführt werden.


Zielsetzung

-  Sicherung von Mobilität ohne privatem Pkw
-  Unterstützung bei der Neuorientierung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl
-  Sicherung von eigenständiger Kindermobilität
-  Sicherung von Mobilität im Alter
-  Sicherung von Mobilität für mobilitätseingeschränkte Personen

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen, Polizei, Schulen, ZWS, ADFC, Jobcenter, Caritative und gesundheitliche Einrichtungen

Mobilitätsmanagement

M4 Initiierung einer Mobilitätszentrale

Bestand

./.

Lösung



Beispiel für eine Mobilitätszentrale
(www.vrn.de/verbund/presse/pressemeldungen/pm/016351/index.html)

Kurzbeschreibung

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements soll sich die Verkehrsmittelwahlentscheidung mittel- bis langfristig mit Hilfe von Information und Beratung zu Gunsten des Umweltverbunds ändern. Dazu sollen Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität in einer möglichst zentral gelegenen Serviceeinrichtung, einer sogenannten Mobilitätszentrale, angeboten und verkehrsmittelübergreifend gebündelt werden.

Im Gegensatz zu einem konventionellen Kundencenter des ÖPNV-Betreibers soll das Angebot der Mobilitätszentrale breiter gefächert sein und den Schwerpunkt auf der Beratung sowie einer stärkeren Service- und Kundenorientierung haben. Ziel ist es, dem Kunden eine verlässliche Dienstleistungsqualität zu bieten, die zugleich für die Betreiber wirtschaftlich ist. Das Dienstleistungsangebot der Mobilitätszentrale kann dabei stufenweise auf- und ausgebaut werden. Neben den allgemeinen Mobilitätsmöglichkeiten kann zum Beispiel auch der Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement (Beratung von Betrieben) und zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement (Mobilitätsberatung von Schulen) integriert werden.

Es ist davon auszugehen, dass nicht nur die Stadt Siegen ein Interesse an der Initiierung des Projekts hat, sondern auch weitere Akteure wie beispielsweise der ZWS oder der Kreis Siegen-Wittgenstein. Im Rahmen eines Akteurstreffens (z. B. interkommunaler Arbeitskreis Mobilität des Kreises Siegen-Wittgenstein) sind das Interesse und die Möglichkeiten abzuklären.

Zielsetzung



Zentralisierung der Informationen zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten

Wirkung auf ...

Verkehrsmittelwahl (zu Gunsten des Umweltverbunds)

Wegelängen (Verringerung)

Besetzungs-/Auslastungsgrad (Steigerung)

Öffentlichkeit (Wahrnehmung)

	gering		hoch	

Klimaschutzorientierte Bewertung

CO₂-Emissionen
(Minderungspotenzial)

hoch

Kostenschätzung
(Planung, Material, Umsetzung)

mittel

Fertigstellung der Maßnahme
(Wirkungsbeginn)

mittelfristig

Klimaschutzorientierte Priorität
(Gesamtbewertung)



Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

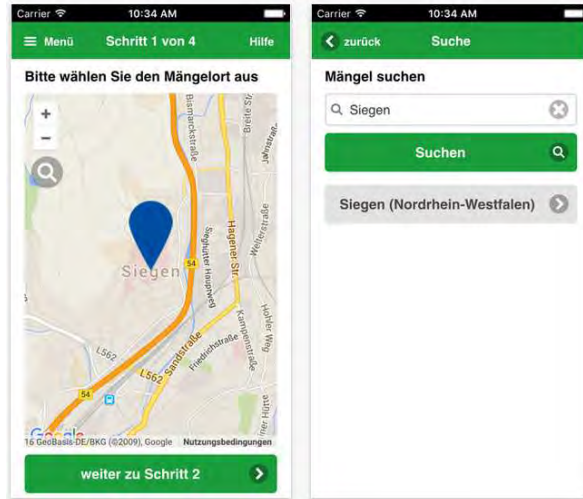
Kreis Siegen-Wittgenstein

ZWS

Mobilitätsmanagement

M5 Initiierung einer Mobilitäts-App

Bestand



Screenshot zur App „SiRad Melder“
(www.siegen.de)

Lösung

./.

Kurzbeschreibung

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements soll sich die Verkehrsmittelwahlentscheidung mittel- bis langfristig mit Hilfe von Information und Beratung zu Gunsten des Umweltverbunds ändern. Dazu sollen Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität in einer möglichst zentral gelegenen Serviceeinrichtung, einer sogenannten Mobilitätszentrale, angeboten und verkehrsmittelübergreifend gebündelt werden (vgl. Maßnahmensteckbrief M4).

Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung der digitalen und mobilen Medien ist die Initiierung einer Mobilitäts-App in Ergänzung zur Mobilitätszentrale zu empfehlen. Erste App-Einsätze sind in der Stadt Siegen schon vorhanden und im Einsatz (z. B. „SiRad Melder“, siehe Maßnahmensteckbrief R13; WestfalenTarif-App des NWL sowie die App der VWS). Auch Parkgebühren können seit Oktober 2019 per Mobiltelefon bezahlt werden.

Die kommunale Mobilitäts-App soll Informationen rund um die vorhandenen Mobilitätsangebote zentral gebündelt bereitstellen. Dies sind beispielsweise: Lage von Parkmöglichkeiten und deren aktuelle Auslastung, Lage von Bushaltestellen mit Angabe der Busabfahrtszeiten, Lage von Bahnhaltepunkten mit Angabe der Zugabfahrtszeiten, Lage von Sharingangeboten und deren Verfügbarkeit, Informationen zu Stadtrundgängen und Radrundtouren. Das potenzielle Informationsangebot ist vielfältig.

Analog zur Mobilitätszentrale (vgl. Maßnahmensteckbrief M4) ist ein stufenweiser Ausbau der App-Inhalte denkbar. Neben den vorhandenen Mobilitätsangeboten ist beispielsweise auch das Auffinden von Ämtern der Stadtverwaltung oder weitere öffentliche Einrichtungen (z. B. Behörden, Schulen, Kindergärten) oder touristische Informationen (z. B. Hotels, Restaurants, öffentliche Toiletten) von Interesse.

Analog zur Initiierung der Mobilitätszentrale (vgl. Maßnahmensteckbrief M4) ist auch in Bezug auf die Mobilitäts-App davon auszugehen, dass nicht nur die Stadt Siegen ein Interesse an der Initiierung des Projekts hat, sondern auch weitere Akteure wie beispielsweise der ZWS oder der Kreis Siegen-Wittgenstein. Im Rahmen eines Akteurstreffens (z. B. interkommunaler Arbeitskreis Mobilität des Kreises Siegen-Wittgenstein) sind das Interesse und die Möglichkeiten abzuklären.

Zielsetzung



Zentralisierung der Informationen zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten

Wirkung auf ...

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

Klimaschutzorientierte Bewertung

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

Umsetzungsorientierte Gesamtbewertung



Verantwortlichkeit/ Beteiligung

Stadt Siegen

Kreis Siegen-Wittgenstein

ZWS

Maßnahmenpriorisierung

Nachfolgend werden die Ergebnisse zur Klimaschutz- und umsetzungsorientierten Priorisierung dargestellt. Die Herangehensweise bzgl. der Festlegung ist im zugehörigen Projektbericht dargestellt.

Handlungsfeld „Fußverkehr“

Maßnahmentitel			CO ₂ -Emissionen	Kosten	Kosten-effizienz	Fertigstellung	Klimaschutz-orientierte Priorität	Umsetzungs-orientierte Priorität
Fußverkehr	F1	Führung im Stadt-/Ortsteilzentrum	mittleres Einsparpotenzial	hoch	gering	Daueraufgabe	Daueraufgabe	mittel (2 Sterne)
	F2	Einrichtung bzw. Erweiterung von Fußgängerzonen	geringes Einsparpotenzial	hoch	gering	mittelfristig	mittel (2 Sterne)	mittel (2 Sterne)
	F3	Soziale Sicherheit (Beleuchtung, Sauberkeit)	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	Daueraufgabe	Daueraufgabe	hoch (3 Sterne)
	F4	Wegweisende Beschilderung innerhalb von Stadt-/Ortsteilzentren	kein bzw. vernachlässigbar geringes Einsparpotenzial	mittel	keine	kurzfristig	gering (1 Stern)	mittel (2 Sterne)
	F5	Barrierefreiheit im Fußverkehr	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	Daueraufgabe	Daueraufgabe	hoch (3 Sterne)
	F6	Pflege und Instandhaltung der Fußverkehrsinfrastruktur	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	Daueraufgabe	Daueraufgabe	hoch (3 Sterne)
	F7	Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Um-/Neubau	mittleres Einsparpotenzial	mittel	mittel	Daueraufgabe	Daueraufgabe	mittel (2 Sterne)
	F8	Durchführung des Fußverkehrs-Checks	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	mittelfristig	mittel (2 Sterne)	mittel (2 Sterne)
	F9	Erweiterung des Angebots an Sitzgelegenheiten	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	mittelfristig	mittel (2 Sterne)	mittel (2 Sterne)

Handlungsfeld „Radverkehr“

Maßnahmentitel			CO ₂ -Emissionen	Kosten	Kosten-effizienz	Fertigstellung	Klimaschutz-orientierte Priorität	Umsetzungs-orientierte Priorität
Radverkehr	R1	Führung im Radverkehrsnetz	hohes Einsparpotenzial	hoch	mittel	Daueraufgabe	Daueraufgabe	hoch (3 Sterne)
	R2	Radweganfang/-ende (innerorts)	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	mittelfristig	mittel (2 Sterne)	mittel (2 Sterne)

Maßnahmentitel			CO ₂ -Emissionen	Kosten	Kosten-effizienz	Fertigstellung	Klimaschutz-orientierte Priorität	Umsetzungs-orientierte Priorität
Radverkehr	R3	Radweganfang/-ende an Ortseinfahrten	kein bzw. vernachlässigbar geringes Einsparpotenzial	mittel	keine	mittelfristig	gering (1 Stern)	mittel (2 Sterne)
	R4	Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	mittelfristig	mittel (2 Sterne)	gering (1 Stern)
	R5	Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung	kein bzw. vernachlässigbar geringes Einsparpotenzial	gering	keine	kurzfristig	gering (1 Stern)	mittel (2 Sterne)
	R6	Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltepunkten und ÖPNV-Haltestellen	hohes Einsparpotenzial	hoch	mittel	kurzfristig	hoch (3 Sterne)	hoch (3 Sterne)
	R7	Fahrradabstellanlagen an Schulen	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	kurzfristig	mittel (2 Sterne)	hoch (3 Sterne)
	R8	Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Einrichtungen	hohes Einsparpotenzial	mittel	hoch	kurzfristig	hoch (3 Sterne)	hoch (3 Sterne)
	R9	Wegweisende Beschilderung (Hauptnetz und Vorrangroute)	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	kurzfristig	mittel (2 Sterne)	mittel (2 Sterne)
	R10	Fahrradmietsystem	mittleres Einsparpotenzial	mittel	mittel	kurzfristig	hoch (3 Sterne)	hoch (3 Sterne)
	R11	Service- und Dienstleistungsangebote	geringes Einsparpotenzial	gering	mittel	kurzfristig	hoch (3 Sterne)	mittel (2 Sterne)
	R12	Barrierefreiheit im Radverkehr	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	Daueraufgabe	Daueraufgabe	hoch (3 Sterne)
	R13	Pflege und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	Daueraufgabe	Daueraufgabe	hoch (3 Sterne)
	R14	Gestaltung von Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen/-Straßen	mittleres Einsparpotenzial	hoch	gering	mittelfristig	mittel (2 Sterne)	mittel (2 Sterne)
	R15	Überlagerung des städtischen und des kreisweiten Radverkehrsnetzes sowie Ergänzung auf Stadt-/Ortsteilebene	mittleres Einsparpotenzial	hoch	gering	mittelfristig	mittel (2 Sterne)	mittel (2 Sterne)
	R16	Bewerbung von Anschaffungsförderung für Pedelecs und Lastenpedelecs	geringes Einsparpotenzial	gering	mittel	kurzfristig	hoch (3 Sterne)	hoch (3 Sterne)

Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“

Maßnahmentitel			CO ₂ -Emissionen	Kosten	Kosten-effizienz	Fertigstellung	Klimaschutz-orientierte Priorität	Umsetzungs-orientierte Priorität
Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)	Ö1	Park & Ride sowie Bike & Ride	Zusammensetzung aus Steckbriefen R6 und K7 (nur Einzelbewertung)					
	Ö2	ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten	geringes Einsparpotenzial	hoch	gering	Daueraufgabe	Daueraufgabe	hoch (3 Sterne)
	Ö3	Pflege und Instandhaltung von Haltestellen	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	Daueraufgabe	Daueraufgabe	mittel (2 Sterne)
	Ö4	Initiierung von neuen Angebotsformen für verkehrsschwache Bereiche (zeitlich, räumlich)	mittleres Einsparpotenzial	mittel	mittel	mittelfristig	mittel (2 Sterne)	neutral (0 Sterne)
	Ö5	Initiierung von Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben	hohes Einsparpotenzial	gering	hoch	mittelfristig	hoch (3 Sterne)	neutral (0 Sterne)
	Ö6	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der äußeren Stadtteile an das Stadtzentrum Siegen	mittleres Einsparpotenzial	mittel	mittel	mittelfristig	mittel (2 Sterne)	neutral (0 Sterne)

Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“

Maßnahmentitel			CO ₂ -Emissionen	Kosten	Kosten-effizienz	Fertigstellung	Klimaschutz-orientierte Priorität	Umsetzungs-orientierte Priorität
Kfz-Verkehr	K1	Geschwindigkeitskonzept	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	kurzfristig	mittel (2 Sterne)	hoch (3 Sterne)
	K2	Koordinierung der Lichtsignalanlagen	kein bzw. vernachlässigbar geringes Einsparpotenzial	mittel	keine	Daueraufgabe	Daueraufgabe	mittel (2 Sterne)
	K3	Parkleitsystem (kleinräumig)	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	kurzfristig	mittel (2 Sterne)	gering (1 Stern)
	K4	Parkraumbewirtschaftung	mittleres Einsparpotenzial	gering	mittel	Daueraufgabe	Daueraufgabe	mittel (2 Sterne)
	K5	Machbarkeitsstudie zum Siegbertunnel	kein bzw. vernachlässigbar geringes Einsparpotenzial	hoch	keine	kurzfristig	gering (1 Stern)	hoch (3 Sterne)
	K6	Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	Daueraufgabe	Daueraufgabe	hoch (3 Sterne)
	K7	Park & Ride-Anlagen	mittleres Einsparpotenzial	hoch	gering	langfristig	gering (1 Stern)	gering (1 Stern)

Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“

Maßnahmentitel			CO ₂ -Emissionen	Kosten	Kosten-effizienz	Fertigstellung	Klimaschutz-orientierte Priorität	Umsetzungs-orientierte Priorität
Wirtschaftsverkehr	W1	Mikro-Depots mit Einsatz von Elektronutzfahrzeugen	hohes Einsparpotenzial	mittel	hoch	kurzfristig	hoch (3 Sterne)	neutral (0 Sterne)
	W2	Gesamtstädtische Analyse der Verkehrsströme im Wirtschaftsverkehr	kein bzw. vernachlässigbar geringes Einsparpotenzial	mittel	keine	kurzfristig	gering (1 Stern)	gering (1 Stern)
	W3	Machbarkeitsstudie "Infrastrukturen für Wirtschaftsverkehre mit Batterieantrieb (BEV) und Wasserstoffantrieb (FCV)"	kein bzw. vernachlässigbar geringes Einsparpotenzial	hoch	keine	kurzfristig	gering (1 Stern)	hoch (3 Sterne)

Handlungsfeld „Alternative Antriebe“

Maßnahmentitel			CO ₂ -Emissionen	Kosten	Kosteneffizienz	Fertigstellung	Klimaschutzorientierte Priorität	Umsetzungsorientierte Priorität
Alternative Antriebe	A1	E-Carsharing	hohes Einsparpotenzial	mittel	hoch	kurzfristig	hoch (3 Sterne)	hoch (3 Sterne)
	A2	Strukturierter Ausbau der Ladeinfrastruktur	hohes Einsparpotenzial	mittel	hoch	kurzfristig	hoch (3 Sterne)	hoch (3 Sterne)
	A3	Ausbau der Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur inkl. Herstellung und Speicherung	hohes Einsparpotenzial	hoch	mittel	mittelfristig	mittel (2 Sterne)	hoch (3 Sterne)

Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“

Maßnahmentitel			CO ₂ -Emissionen	Kosten	Kosteneffizienz	Fertigstellung	Klimaschutzorientierte Priorität	Umsetzungsorientierte Priorität
Mobilitätsmanagement	M1	Personalstelle Mobilitätsmanagement	kein bzw. vernachlässigbar geringes Einsparpotenzial	mittel	keine	kurzfristig	gering (1 Stern)	mittel (2 Sterne)
	M2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	mittleres Einsparpotenzial	mittel	mittel	Daueraufgabe	Daueraufgabe	mittel (2 Sterne)
	M3	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	geringes Einsparpotenzial	mittel	gering	Daueraufgabe	Daueraufgabe	mittel (2 Sterne)
	M4	Initiierung einer Mobilitätszentrale	hohes Einsparpotenzial	mittel	hoch	mittelfristig	hoch (3 Sterne)	mittel (2 Sterne)
	M5	Initiierung einer Mobilitäts-App	hohes Einsparpotenzial	mittel	hoch	mittelfristig	hoch (3 Sterne)	mittel (2 Sterne)

Fördermöglichkeiten

Hinweis: Die dargestellten Fördermöglichkeiten stellen eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt Februar 2021 dar. Die Fördermöglichkeiten sind stetig neu zu recherchieren, da sich immer wieder den aktuellen Notwendigkeiten und Schwerpunktsetzungen angepasst werden.

Handlungsfeld „Fußverkehr“

Maßnahmentitel			Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Fußverkehr	F1	Führung im Stadt-/Ortsteilzentrum	FöRi-Nah (2014)	- Bau von innerörtlichen, separat geführten Gehwegen - Bau von Gehwegen im Zuge von Radschnellwegen	Seite 1-2 (Kap. 2.2)
			Kommunalrichtlinie (2020, inkl. Neuerungen zum 01.01.2021)	(bei gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen)	S. 9 (Kap. 2.11)
			Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra)	- Gehwege im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen	Seite 1 (Kap. 2.2)
	F2	Einrichtung bzw. Erweiterung von Fußgängerzonen			
	F3	Soziale Sicherheit (Beleuchtung, Sauberkeit)	Kommunalrichtlinie (2020, inkl. Neuerungen zum 01.01.2021)	2.8.1 Hocheffiziente Beleuchtungstechnik in Kombination mit der Installation einer Regelungs- und Steuerungstechnik zur zonenweisen zeit- und präsenzabhängigen Schaltung 2.8.3 Einbau von hocheffizienter Beleuchtungstechnik bei der Sanierung von Lichtsignalanlagen 2.11.2 Verbesserung des Radverkehrs <i>(bei gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen)</i>	Seite 7/9 (Kap. 2)
	F4	Wegweisende Beschilderung innerhalb von Stadt-/Ortsteilzentren			
	F5	Barrierefreiheit im Fußverkehr	FöRi-Nah (2014)	- Barrierefreie, fußverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltungen - Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen	Seite 1-2 (Kap. 2.2)
	F6	Pflege und Instandhaltung der Fußverkehrsinfrastruktur			
	F7	Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Um-/Neubau	Kommunalrichtlinie (2020, inkl. Neuerungen zum 01.01.2021)	(bei gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen)	S. 9 (Kap. 2.11)
			Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra)	- Gehwege im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen	Seite 1 (Kap. 2.2)
F8	Durchführung des Fußverkehrs-Checks	Zukunftsnetz Mobilität NRW	- Wettbewerb Fußverkehrs-Check		
F9	Erweiterung des Angebots an Sitzgelegenheiten				

Handlungsfeld „Radverkehr“

Maßnahmentitel			Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Radverkehr	R1	Führung im Radverkehrsnetz	FöRi-Nah (2014)	<ul style="list-style-type: none">- Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen,- Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen,- straßenbegleitende Radwege,- selbstständig geführte Radwege,- Fahrradstraßen,- gemeinsame und getrennte Rad-/Gehwege.	Seite 1-2 (Kap. 2.1)
			Kommunalrichtlinie (2020, inkl. Neuerungen zum 01.01.2021)	<ul style="list-style-type: none">- Einrichtung von Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder baulich angelegten Radwegen zur Ergänzung vorhandener Wegenetze (Lückenschluss),- Bau neuer Wege für den Radverkehr (Einrichtung von Fahrradwegen, -straßen und -schnellwegen)- hocheffiziente Beleuchtung für bestehende oder geförderte Wege für den Radverkehr- Umgestaltung bestehender Radverkehrswege, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen- die Errichtung von Fahrradbrücken sowie Über- und Unterführungen (Neuerung seit 01.01.2021)	S. 9 (Kap. 2.11.2)
			Sonderprogramm "Stadt und Land"	<ul style="list-style-type: none">- straßenbegleitenden, vom motorisierten Individualverkehr möglichst getrennten Radwegen einschließlich der baulichen Trennung vom KFZ-Verkehr- eigenständigen Radwegen,- Fahrradstraßen und Fahrradzonen,- Radwegebrücken und -unterführungen	Seite 2 (Spalte 2)
			Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra)	<ul style="list-style-type: none">- Radwege im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen	Seite 1 (Kap. 2.2)
	R2	Radweganfang/-ende (innerorts)	erfolgt insbesondere im Zuge von Neu- und Ausbau (siehe Fördermöglichkeiten bei Maßnahmensteckbrief R1)		
	R3	Radweganfang/-ende an Ortseinfahrten	erfolgt insbesondere im Zuge von Neu- und Ausbau (siehe Fördermöglichkeiten bei Maßnahmensteckbrief R1)		

Maßnahmentitel			Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Radverkehr	R4	Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen	Sonderprogramm "Stadt und Land"	- Koordinierung aufeinanderfolgender Lichtsignalanlagen und Schaffung getrennter Ampelphasen (Grünphasen)	Seite 2 (Spalte 3)
			Kommunalrichtlinie (2020, inkl. Neuerungen zum 01.01.2021)	- Umgestaltung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs - technische Maßnahmen zur Einführung von "grünen Wellen" für den Rad- und Fußverkehr an Ampeln	S. 9 (Kap. 2.11.2)
	R5	Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung			
	R6	Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltepunkten und ÖPNV-Haltestellen	FöRi-Nah (2014)	- verkehrsgerechte Anbindung an die Basisstraße und Abstellanlage in der Baulast der jeweiligen Kommune. Hierzu gehören auch Ladestationen für Elektrofahrräder	Seite 2 (Kap. 2.4)
			Kommunalrichtlinie (2020, inkl. Neuerungen zum 01.01.2021)	- Errichtung von freizugänglichen Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen bzw. an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr sowie auf grundstückszugehörigen Flächen, - Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten mit mindestens 70 Fahrradabstellplätzen	S. 9 (Kap. 2.11.2)
			Sonderprogramm "Stadt und Land"	- Fahrradabstellanlagen – vom Fahrradbügel bis zum Fahrradparkhaus	Seite 2 (Spalte 3)
			ÖPNVG NRW §12	- Neu- und Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) an Haltestellen bzw. Verkehrsstationen des ÖPNV	Seite 2 (Kap. 2.1.1.4)
	R7	Fahrradabstellanlagen an Schulen	FöRi-Nah (2014)	- verkehrsgerechte Anbindung an die Basisstraße und Abstellanlage in der Baulast der jeweiligen Kommune. Hierzu gehören auch Ladestationen für Elektrofahrräder	Seite 2 (Kap. 2.4)
			Kommunalrichtlinie (2020, inkl. Neuerungen zum 01.01.2021)	- Errichtung von Radabstellanlagen auf Schulhöfen (Neuerung seit 01.01.2021)	S. 9 (Kap. 2.11)
			Sonderprogramm "Stadt und Land"	- Fahrradabstellanlagen – vom Fahrradbügel bis zum Fahrradparkhaus	Seite 2 (Spalte 3)

Maßnahmentitel			Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Radverkehr	R8	Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Einrichtungen	FöRi-Nah (2014)	- verkehrsgerechte Anbindung an die Basisstraße und Abstellanlage in der Baulast der jeweiligen Kommune. Hierzu gehören auch Ladestationen für Elektrofahräder	Seite 2 (Kap. 2.4)
			Kommunalrichtlinie (2020, inkl. Neuerungen zum 01.01.2021)	- Errichtung von frei zugänglichen Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen bzw. an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr sowie auf grundstückszugehörigen Flächen, - Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten mit mindestens 70 Fahrradabstellplätzen	Seite 9 (Kap. 2.11.2)
			Sonderprogramm "Stadt und Land"	- Fahrradabstellanlagen – vom Fahrradbügel bis zum Fahrradparkhaus	Seite 2 (Spalte 3)
	R9	Wegweisende Beschilderung (Hauptnetz und Vorrangroute)	FöRi-Nah (2014)	- Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radverkehrsnetze nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr NRW (HBR NRW),	Seite 1-2 (Kap. 2.1)
			Kommunalrichtlinie (2020, inkl. Neuerungen zum 01.01.2021)	- Einrichtung von Wegweisungssystemen für alltagsbezogene Radverkehrsrouten zur verbesserten Orientierung und Routenwahl	Seite 9 (Kap. 2.11.2)
			Sonderprogramm "Stadt und Land"	- wegweisender Beschilderung	Seite 2 (Spalte 2)
	R10	Fahrradmietsystem			
	R11	Service- und Dienstleistungsangebote	FöRi-Nah (2014)	- Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur (→ Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Fahrräder)	Seite 2 (Kap. 2.3)
			Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) (2019)	- Mobilstationen und andere Infrastrukturen	Seite 2 (Kap. 2.3)
	R12	Barrierefreiheit im Radverkehr			
	R13	Pflege und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur	Sonderprogramm "Stadt und Land"	- verkehrstechnischer Ausstattung der Wege einschließlich Beleuchtungsanlagen	Seite 2
	R14	Gestaltung von Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen/-Straßen			

Maßnahmentitel		Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Radverkehr	R15	Überlagerung des städtischen und des kreisweiten Radverkehrsnetzes sowie Ergänzung auf Stadt-/Ortsteilebene		
	R16	Bewerbung von Anschaffungsförderung für Pedelecs und Lastenpedelecs	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität - - Beschaffung von von elektrischen (Lasten-) Fahrrädern (für Unternehmen)	Seite 2 (Kap. 2d)

Handlungsfeld „Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)“

Maßnahmentitel		Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)	Ö1	Park & Ride sowie Bike & Ride	Fördermöglichkeiten sind bei R6 und K7 aufgeführt	
	Ö2	ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten	Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra)	Seite 1 (Kap. 2.2)
	Ö3	Pflege und Instandhaltung von Haltestellen	ÖPNVG NRW §12	- Neu- und Ausbau einschließlich Ausstattung (Haltestellen bzw. Stationen an Schienenwegen des ÖPNV/SPNV)
	Ö4	Initiierung von neuen Angebotsformen für verkehrsschwache Bereiche (zeitlich, räumlich)		
	Ö5	Initiierung von Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebe	Förderrichtlinie Elektromobilität	- Konzepte zur Elektrifizierung kommunaler oder gewerblicher Flotten,
			Förderrichtlinie Elektromobilität	- Vorhaben zur Stärkung der Elektrifizierung in den Bereichen Öffentlicher Verkehr, Güter-, Wirtschafts- und Sonderverkehre, maritime bzw. andere verkehrspolitisch relevante Anwendungen.
			ÖPNVG NRW §13	Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse
			Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen der Schadstoffklassen Euro III, IV, V und EEV im Öffentlichen Personennahverkehr	- System- und Einbaukosten der Nachrüstung mit Abgasnachbehandlungssystemen zur Reduzierung der Stickstoffdioxidemissionen
	Ö6	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der äußeren Stadtteile an das Stadtzentrum Siegen		

Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“

Maßnahmentitel		Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Kfz-Verkehr	K1	Geschwindigkeitskonzept		
	K2	Koordinierung der Lichtsignalanlagen		
	K3	Parkleitsystem (kleinräumig)	Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra)	- Verkehrsleitsysteme Seite 1 (Kap. 2.2)
	K4	Parkraumbewirtschaftung		
	K5	Machbarkeitsstudie zum Siegbertunnel		
	K6	Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle		
	K7	Park & Ride-Anlagen	ÖPNVG NRW §12 - Neubau und Ausbau von Park-and-ride-Anlagen für Personenkraftwagen und Krafträder für den Übergang zum ÖPNV	Seite 2 (Kap. 2.1.1.4)

Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr“

Maßnahmentitel			Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Wirtschaftsverkehr	W1	Mikro-Depots mit Einsatz von Elektronutzfahrzeugen	Förderrichtlinie Elektromobilität	- nachhaltige City-Logistikkonzepte mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen - Logistikkonzepte, die innovative elektrisch betriebene Schwerlast- oder Güterverkehre zum Gegenstand haben	Seite 2 (Kap. 2.1)
			Förderrichtlinie „Städtische Logistik“ (2019)	- Ausgaben für die Errichtung von sogenannten lokalen anbieterübergreifenden Mikro-Depots, aus denen Waren mit insbesondere für die Kurzstrecke geeigneten Fahrgeräten, wie Lastenrad oder Sackkarre, oder zu Fuß ausgeliefert werde	Seite 2 (Kap. 2.3.1)
			Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität -	- Umsetzungsberatungen und -konzepte Elektromobilität, - Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, - Reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge, - Elektrische Lastenfahräder sowie - Konzepte, Studien und Analyse, an denen ein besonderes Landesinteresse besteht	Seite 1/2 (Kap. 2)

Maßnahmentitel			Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Wirtschaftsverkehr	W2	Gesamtstädtische Analyse der Verkehrsströme im Wirtschaftsverkehr	Förderrichtlinie „Städtische Logistik“ (2019)	- Erstellung städtischer Logistikkonzepte – unter Berücksichtigung aller geeigneten Verkehrsträger	Seite 1 (Kap. 2.1)
			IKT für Elektromobilität: intelligente Anwendungen für Mobilität, Logistik und Energie	Entwicklung von IKT-basierten Elektromobilitätslösungen	Seite 2 (Kap. 2)
			Förderrichtlinie "Modernitätsfonds (2021)	- B.2 Datenbezogene Vorhaben für innovative und nachhaltige Verkehrskonzepte - C: Andere Themen zu Dateninnovationen für die Mobilität 4.0 in Weiterentwicklung des bisherigen mFUND-Themen- und Projektspektrums	Seite 3/4 (Kap. 1)
	W3	Machbarkeitsstudie "Infrastrukturen für Wirtschaftsverkehr mit Batterieantrieb (BEV) und Wasserstoffantrieb (FCV)"	Förderrichtlinie „Städtische Logistik“ (2019)	- Erstellung städtischer Logistikkonzepte – unter Berücksichtigung aller geeigneten Verkehrsträger	Seite 1 (Kap. 2.1)
			IKT für Elektromobilität: intelligente Anwendungen für Mobilität, Logistik und Energie	Entwicklung von IKT-basierten Elektromobilitätslösungen	Seite 2 (Kap. 2)
			Förderrichtlinie "Modernitätsfonds (2021)	- B.2 Datenbezogene Vorhaben für innovative und nachhaltige Verkehrskonzepte - C: Andere Themen zu Dateninnovationen für die Mobilität 4.0 in Weiterentwicklung des bisherigen mFUND-Themen- und Projektspektrums	Seite 3/4 (Kap. 1)

Handlungsfeld „Alternative Antriebe“

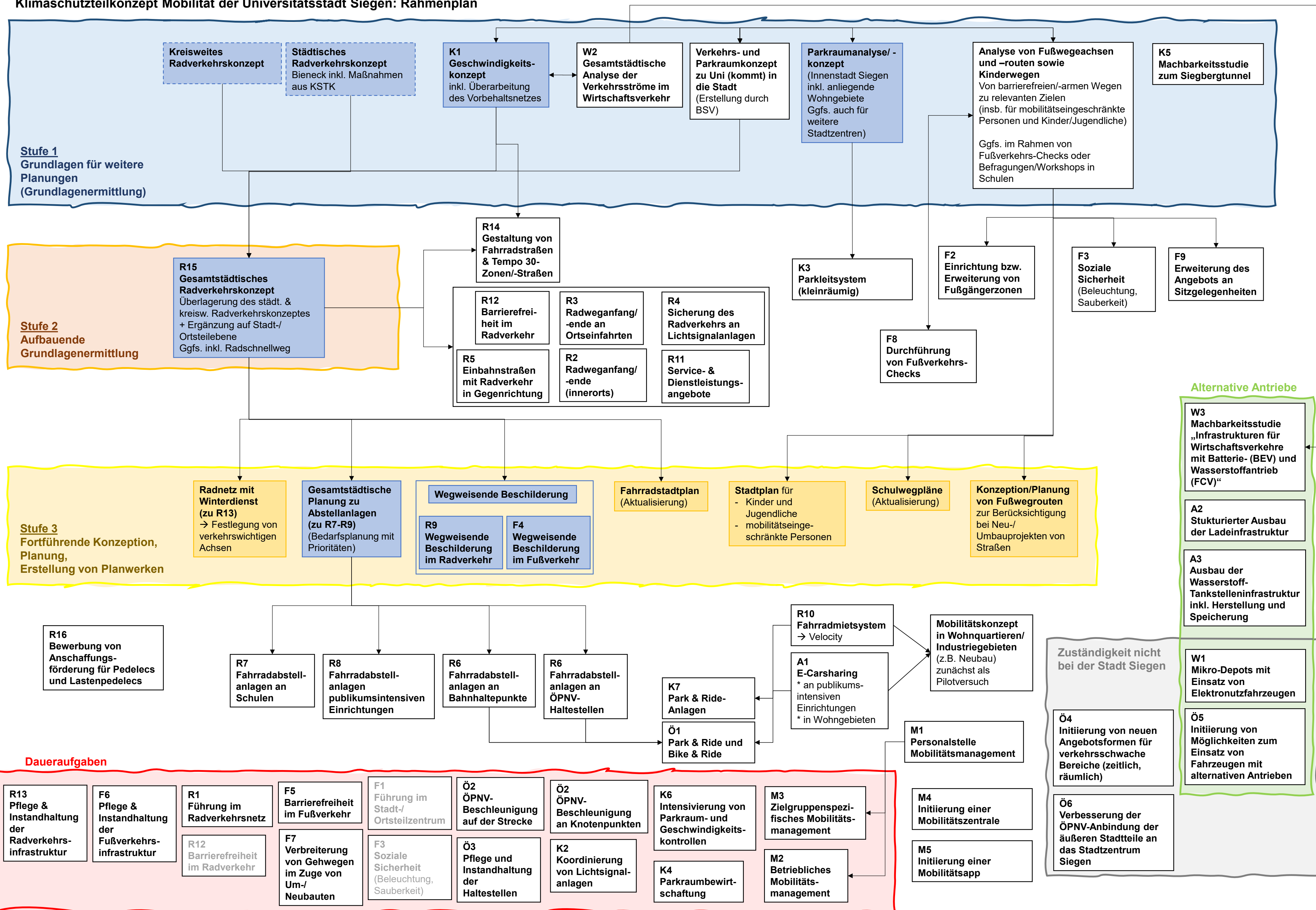
Maßnahmentitel			Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Alternative Antriebe	A1	E-Carsharing	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität -	- Beschaffung von E-Fahrzeugen: Empfehlungen hinsichtlich Fahrzeugtypen und (E-Car-)Sharing-Möglichkeiten sowie die Integration von elektrischen (Lasten-) Fahrrädern in die Flotte.	Seite 4 (Kap. 6.1.1)
	A2	Strukturierter Ausbau der Ladeinfrastruktur	Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (2017)	- öffentlich zugängliche Normalladeinfrastruktur (bis einschließlich 22 Kilowatt) - öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur (größer als 22 Kilowatt)	Seite 4
			Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität -	- Umsetzungsberatungen und -konzepte Elektromobilität, - Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, - Reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge, - Elektrische Lastenfahräder sowie - Konzepte, Studien und Analyse, an denen ein besonderes Landesinteresse besteht	Seite 1/2 (Kap. 2)
	A3	Ausbau der Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur inkl. Herstellung und Speicherung	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität -	- Umsetzungsberatungen und -konzepte Elektromobilität, - Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, - Reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge, - Elektrische Lastenfahräder sowie - Konzepte, Studien und Analyse, an denen ein besonderes Landesinteresse besteht	Seite 1/2 (Kap. 2)

Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“

Maßnahmentitel			Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Seite/ Absatz
Mobilitätsmanagement	M1	Personalstelle Mobilitätsmanagement	Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) (2019)	- projektbezogenen Sachausgaben wie beispielsweise Beraterleistungen für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, die Planungsroutinen für die vernetzte Mobilität über ein kommunales und regionales Mobilitätsmanagement schaffen oder ein zielgruppen- und standortbezogenes Mobilitätsmanagement etablieren	Seite 3 (Kap. 2.4)
			Kommunalrichtlinie (2020, inkl. Neuerungen zum 01.01.2021)	- Sach- und Personalausgaben für Fachpersonal, das im Rahmen des Vorhabens zusätzlich beschäftigt wird (Stelle für Klimaschutzmanagement)	S. 5 (Kap. 2.7.2)
	M2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) (2019)	- projektbezogenen Sachausgaben wie beispielsweise Beraterleistungen für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, die Planungsroutinen für die vernetzte Mobilität über ein kommunales und regionales Mobilitätsmanagement schaffen oder ein zielgruppen- und standortbezogenes Mobilitätsmanagement etablieren	Seite 3 (Kap. 2.4)
	M3	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) (2019)	- projektbezogenen Sachausgaben wie beispielsweise Beraterleistungen für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, die Planungsroutinen für die vernetzte Mobilität über ein kommunales und regionales Mobilitätsmanagement schaffen oder ein zielgruppen- und standortbezogenes Mobilitätsmanagement etablieren	Seite 3 (Kap. 2.4)
	M4	Initiierung einer Mobilitätszentrale	Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) (2019)	- Investitionen in Infrastrukturen, die verschiedene Verkehrsmittel oder Verkehrsangebote im Personenverkehr verknüpfen wie zum Beispiel Mobilstationen oder mit diesen im direkten Zusammenhang stehen sowie Basisinfrastrukturen	Seite 2 (Kap. 2.3)
	M5	Initiierung einer Mobilitäts-App	Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) (2019)	- Investitionen in Infrastrukturen, die verschiedene Verkehrsmittel oder Verkehrsangebote im Personenverkehr verknüpfen wie zum Beispiel Mobilstationen oder mit diesen im direkten Zusammenhang stehen sowie Basisinfrastrukturen	Seite 2 (Kap. 2.3)

Anlage 3

Klimaschutzteilkonzept Mobilität der Universitätsstadt Siegen: Rahmenplan



A N T R A G

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

Antragsteller/in	Fraktion Die Linke
Eingang	05.05.2021
Federführend	GB 4, Abt. 4/5

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen
und Liegenschaften**

27.05.2021

Betreff:

**Generationsübergreifendes Wohnen
- Antrag der Fraktion DIE LINKE -**

EINGANG BÜRGERMEISTER	
- 5. Mai 2021	
GB 4	PR
Abt. 4/5	INSITU

Fraktion im Rat

der Stadt Siegen

Rathaus Siegen

Markt 2

57072 Siegen

0271-404-1520 Fax 404-361520

DieLinke_Fraktion@siegen.de

www.die-linke-siegen-wittgenstein.de

Volksbank Siegerland

Konto-Nr. 766 349 901

BLZ 460 600 40

Siegen, den 04.Mai 2021

Antrag gemäß § 9 der GeschO des Rates der Stadt Siegen zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften und Stadthallen am 27.05.2021

Thema: Generationenübergreifendes Wohnen

Beschlussvorschlag: Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften und Stadthallen möge beschließen zu prüfen, inwieweit generationenübergreifendes Wohnen an Stelle von der Ansiedelung eines Discounters auf dem Elih-Gelände realisierbar ist.

Begründung: Das Elih-Gelände bietet alle Voraussetzungen, um auf einer größeren, zusammenhängenden Fläche Wohnbebauung zu etablieren. Geisweid ist ein bunter, lebendiger Stadtteil, in dem es alles gibt was die Bürger zu Leben benötigen. Daher ist unserem Erachten nach die Ansiedelung eines weiteren Discounters nicht nötig.

Siegen hat einen Mangel an generationenübergreifendem Wohnraum.

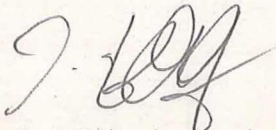
Zu diesem Zweck ist das Elih-Gelände geradezu prädestiniert.

Generationenübergreifendes Wohnen ist eine moderne Form des Wohnens, die gerade einer Universitätsstadt wie Siegen gut zu Gesicht stehen würde.

Bei einer Umfrage, die die Stadt Siegen unter den älteren Mitbürger*innen gestartet hat kam heraus, dass jede dritte Bürgerin und jeder dritte Bürger angegeben haben, in generationenübergreifendes Wohnen umziehen zu wollen, wenn die jetzige Wohnung aufgegeben werden soll. Wichtig war diesen Mitmenschen vor allen Dingen die Tatsache, dass sie im Alter nicht alleine sind. Oftmals sind die Kinder aus beruflichen Gründen in eine andere Stadt gezogen und können sich aus diesem Grund nicht ausreichend um ihre Eltern kümmern. Wenn dann noch die Mobilität eingeschränkt ist kommt es nicht selten zu Vereinsamung. Dem entgegen wirkend bietet sich der Umzug in ein generationenübergreifendes Wohnen an. Dieses soziale Gefüge zwischen Jung und Alt fördert die Aktivität der Alten und sorgt so dafür, dass sie länger mobil bleiben. Auch die jungen Leute profitieren von dem gemeinsamen Miteinander. Das Gute an Generationenübergreifenden Wohnen ist die Tatsache, dass man die Möglichkeit hat sich jederzeit in die eigene Wohnung zurückziehen zu

können, auch wenn vieles gemeinsam unternommen wird. Die nötigen Gemeinschaftsräume gehören beim generationenübergreifenden Wohnen mit dazu. Dies ist ein Beitrag zur Vermeidung dass ältere Menschen in ihrer Wohnung vereinsamen und depressiv werden.

Da laut Besitzer auf dem Elih-Gelände neben einem Discounter auch für sozial geförderten Wohnungsbau und eine Kita Platz wäre, halten wir es durchaus für machbar anstelle des Discounters generationenübergreifendes Wohnen zu etablieren. Deshalb bitten wir um die Zustimmung zu einer Prüfung als Alternative zu einem Discounter. Durch die Ansiedelung von generationenübergreifendem Wohnen wird der Stadtteil Geisweid außerdem nachhaltig aufgewertet.



i.A. Melanie Becker (Fraktionsgeschäftsführerin)

A N T R A G

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

Antragsteller/in	Fraktion Die Linke
Eingang	05.05.2021
Federführend	GB 4, Abt. 4/5

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen
und Liegenschaften**

27.05.2021

Betreff:

**Bebauung ehemaliges Gelände Waldhardt
- Antrag der Fraktion DIE LINKE -**

DIE LINKE.

EINGANG BÜRGERMEISTER	
- 5. Mai 2021	
GB 4	PR
Abt. 415	Stabschef

Fraktion im Rat
der Stadt Siegen

Rathaus Siegen

Markt 2

57072 Siegen

0271-404-1520 Fax 404-361520

DieLinke_Fraktion@siegen.de

www.die-linke-siegen-wittgenstein.de

Volksbank Siegerland

Konto-Nr. 766 349 901

BLZ 460 600 40

Siegen, den 04. Mai 2021

Antrag gemäß § 9 der GeschO des Rates der Stadt Siegen zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften und Stadthallen am 27.05.2021

Thema: Bebauung ehemaliges Gelände Waldhardt

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Liegenschaften und Stadthallen möge beschließen, dass die Stadt Siegen die Möglichkeit prüft, auf dem Gelände des ehemaligen Hotels Waldhardt eine Reihenhaussiedlung zu bauen. Die könnte durch die KEG oder einen privaten Investor erfolgen.
2. Sollte die Prüfung positiv ausfallen, werden die so entstandenen Reihenhäuser entweder vermietet oder mittels Erbpacht verkauft.

Begründung:

Das Gelände des ehemaligen Hotel Waldhardt ist seit Herbst vergangenen Jahres zur Bebauung ausgeschrieben. Da dies eine Baulücke inmitten von bestehender Bebauung durch Einfamilienhäuser ist, kann dort nur gleichwertige Bebauung erfolgen. Somit ist die Bebauung mit sozial geförderten Wohnungen in Mehretagen Blockbauweise nicht möglich. Um dennoch den Bedarf an Wohnraum aus dem niedrigeren Preissegment befriedigen zu können soll die Möglichkeit geprüft werden auf dem Gelände des ehemaligen Hotel Waldhardt eine Reihenhaussiedlung zu errichten. Die so entstehenden Wohneinheiten können dann entweder für eine bezahlbare Miete an Familien vermietet werden oder man vermittelt sie über eine Erbpacht mit der Option des späteren Erwerbs. Auf diese Weise könnten auch Bürger mit kleinerem Einkommen sich ein Häuschen leisten. Wir betrachten das als eine sinnvolle Alternative zum Bebauen mit freistehenden Einfamilienhäusern, die es laut Wohnungsmarktbarometer 2020 genug gibt, während seit Jahren ein Mangel an Wohnraum aus dem unteren Preissegment besteht.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Becker', is positioned above the printed name.

i.A. Melanie Becker (Fraktionsgeschäftsführerin)

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4

Siegen, 10.05.2021

Bereich: Stadtentwicklung / -planung und Liegenschaften

Bearbeitet von: Herrn Daschke, Frau Herweg

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen
und Liegenschaften**

27.05.2021

Bauausschuss

02.06.2021

Rat

23.06.2021

Kurzbezeichnung:

**Umsetzung des Wohnbaulandkonzeptes 2018;
Konzeptionsbeschluss zur Erweiterung des Wohngebietes Bürbacher Giersberg (Untersu-
chungsfläche Bürbach_2)**

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die wohnbauliche Entwicklung der Untersu-
chungsfläche Bürbach_2 unter Inanspruchnahme von Teilbereichen der Untersuchungsflä-
che Bürbach_4.

Der Rat der Universitätsstadt Siegen nimmt die städtebaulichen Entwicklungsvarianten 3 und
4 zu den Bereichen „Am Wäldchen“ und „Zur Dicken Eiche“ zur Kenntnis.

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beauftragt die Verwaltung auf Basis der Entwicklungs-
variante 4 mit den Vorarbeiten für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 436 „Erweite-
rung Bürbacher Giersberg“, Stadtteil Bürbach zu beginnen.

Sachverhalt / Begründung:**Zur Vorgeschichte**

Der Rat der Stadt Siegen hat in seiner Sitzung am 24.06.2020 über die Erweiterung des Wohngebietes Bürbacher Giersberg (Untersuchungsfläche Bürbach_2) beraten (Vorlage Nr. 2969/2020).

Durch die Verwaltung wurden insgesamt vier städtebauliche Entwürfe für die Teilfläche „Am Wäldchen“ (Idee A, Idee B, Variante 1 und 2) sowie verschiedene Entwicklungsszenarien auf der Teilfläche „Zur Dicken Eiche“ vorgestellt, die in unterschiedlichem Umfang eine mögliche wohnbauliche Entwicklung der Untersuchungsfläche Bürbach_2 darstellten.

Die Idee A als Minimalvariante umfasste ausschließlich Wiesenflächen. Waldflächen wurden nur für einen, sich aus der Planung ergebenden, Waldsaum überplant. Als Maximallösung wurde die Idee B vorgestellt, die ca. die Hälfte der Waldfläche in Anspruch nahm und einen Anschluss an die südlich vorhandene Wohnbebauung über den Spiesweg vorsah. Insgesamt wurden diese beiden Ideen aus verschiedenen, in der Vorlage erläuterten Gründen von der Verwaltung als nicht empfehlenswert eingestuft.

Als schlüssige Siedlungserweiterung wurden die Varianten 1 und 2 vorgestellt, die in einem unterschiedlich ausgeprägten Umfang Teilbereiche der Waldflächen überplanten. Beiden ist gemein, dass sie keinen Anschluss an den Spiesweg vorsahen.

Für die Teilfläche „Zur Dicken Eiche“ wurde in Abhängigkeit von der Entwicklung der Teilfläche „Am Wäldchen“ die Planung einer Tageseinrichtung für Kinder, ergänzt durch eine Wohnbebauung vorgeschlagen. Hinsichtlich der verkehrstechnischen Erschließung gab es mehrere Szenarien, die vorgestellt wurden. Von Seiten der Verwaltung wurden weitere Untersuchungen zur technischen Machbarkeit von Verkehrs- und Entsorgungserschließung vorgeschlagen. Daneben sollten Gespräche mit dem Straßenbaulastträger geführt werden.

Entgegen der von der Verwaltung vorgeschlagenen Beschlussfassung, die unter anderem die Ausarbeitung der Variante 1 für die Teilfläche „Am Wäldchen“ und weitere Untersuchungen für die Teilfläche „Zur Dicken Eiche“ durchzuführen beinhaltete, hat der Rat folgenden Beschluss gefasst:

„Die Verwaltung wird beauftragt, basierend auf dem ursprünglich gefassten Beschluss zur Wohnbaulandentwicklung die perspektivische, nachhaltige und ökonomisch sinnvolle Erschließung des Wohngebiets Bürbacher Giersberg zu ermöglichen. Dabei sollen die Planungen der Minimalvariante, Idee A, unter Mitberücksichtigung der Flächen Dicke Eiche und der Möglichkeit einer Verlängerung des Spießweges fortgeführt werden. Der Waldeingriff soll dabei nicht mehr als 5 % betragen.“

Ausarbeitung neuer städtebaulicher Entwürfe

Auf Grundlage dieses Beschlusses wurde die Minimalvariante (Idee A) weiter ausgearbeitet und die Planung im Bereich der Teilfläche „Zur Dicken Eiche“ konkretisiert.

1. Teilbereich „Zur Dicken Eiche“

Für die topografisch und erschließungstechnisch anspruchsvolle Teilfläche „Zur Dicken Eiche“ wurden in der oben genannten Vorlage zwei unterschiedliche städtebauliche Szenarien vorgestellt.

Zum einen wurde eine Erschließung des Plangebiets von Norden über eine neu zu errichtende Zufahrt, die von der Anbaufähigkeit der Kreisstraße K4 (Obere Dorfstraße) abhängig ist, vorgeschlagen (Szenario 1). Da sich die mögliche Anschlussstelle außerhalb einer Ortsdurchfahrt befindet, ist die Anbindung an die Obere Dorfstraße demnach nur in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW realisierbar.

Zum anderen wurde eine Erschließung über die vorhandene Straße „Zur Dicken Eiche“ angedacht, die aufgrund ihrer geringen Straßenbreite von 4,75 m (zuzüglich eines einseitigen Parkstreifens) und eines fehlenden separaten Fußweges schon damals die Möglichkeit nur einer eher geringen städtebaulichen Nachverdichtung vermuten ließ (Szenario 2).

Auf Grundlage dieser Planungsüberlegungen wurde der Landesbetrieb Straßenbau NRW um Stellungnahme gebeten, ob eine zusätzliche verkehrliche Anbindung von Norden über die Obere Dorfstraße denkbar wäre.

Mit Schreiben vom 07.12.2020 teilte dieser mit, dass einer weiteren Anbindung an die freien Strecken der K4 (Obere Dorfstraße) und K5 (Giersbergstraße) nicht zugestimmt werden kann. Es wurde darauf hingewiesen, dass in einer 2011 wirksam gewordenen Vereinbarung zwischen der Stadt Siegen und dem Kreis Siegen-Wittgenstein die verkehrliche Erschließung des Wohnbaugebietes „Bürbacher Giersberg“ über eine Anbindung an die freie Strecke der K 5 - in Form eines Kreisverkehrsplatzes - einvernehmlich geregelt wird. Weiterhin wird angegeben, dass in seinerzeit geführten Gesprächen deutlich gemacht wurde, dass weitere (zusätzliche) Anbindungen an die freien Strecken der das Plangebiet tangierenden freien Strecken der K4 und 5 nicht vorzusehen sind.

Vor diesem Hintergrund wurde diese Erschließungsvariante (Szenario 1) verworfen und verwaltungsintern geprüft, in wie weit eine verkehrliche Erschließung, wie sie das Szenario 2 über die Straße „Zur Dicken Eiche“ vorsieht, realisierbar wäre. Ergänzend wurde die zuvor aufgrund der starken Höhendifferenz verworfenen Idee, das Plangebiet über die Leineweberstraße anzubinden, weiter untersucht.

Nach eingehender verwaltungsinterner Prüfung ist festzuhalten, dass eine Erschließung der Teilfläche „Zur Dicken Eiche“ lediglich über die gleichnamige Anwohnerstraße sinnvoll und möglich ist. Allerdings ist diese Anliegerstraße aufgrund der teilweise geringen Fahrbahnbreite von max. 4,75 m und ohnehin schon dichter Bebauung nicht dafür ausgelegt, größere zusätzliche Verkehrsmengen aufzunehmen. Weiterhin ist die Straße „Zur Dicken Eiche“ als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.

Die verkehrliche Belastung sollte sich trotz des zusätzlichen Verkehrs durch weitere Wohneinheiten im Straßenbild widerspiegeln und dem verkehrsberuhigten Bereich Rechnung tragen. Eine Neubebauung am Ende der Straße „Zur Dicken Eiche“ kann daher nur in einem minimalen Umfang erfolgen (ca. 10 Wohneinheiten), zumal die topografischen Verhältnisse wenig Spielraum für verschieden städtebauliche Lösungen bzw. Erschließungsvarianten bieten.

Eine Erschließung der Teilfläche über die „Leineweberstraße“ entfällt aufgrund der topographischen Gegebenheiten und der daraus resultierenden verkehrstechnischen Anbindung. Für einen Anschluss an die Leineweberstraße würden massive Geländebewegungen notwendig sein und eine nicht unerhebliche Straßenneigung würde entstehen. Vor diesem Hintergrund ist lediglich eine zusätzliche Straßenrandbebauung im Bereich der Leineweberstraße vorgesehen.

Fazit

Entgegen der von der Verwaltung angedachten großzügigeren städtebaulichen Entwicklung der Teilfläche „Zur Dicken Eiche“ mit einer Kindertageseinrichtung und ergänzendem Wohnraumangebot ist aufgrund der bestehenden Erschließungssituation und der Topografie lediglich eine kleinräumige Erweiterung des Siedlungsbereiches möglich.

2. Teilbereich „Am Wäldchen“

Den Rahmen für die Ausarbeitung der Minimalvariante (Idee A) stellte die Beschlussfassung des Rates dar. In dem Bereich Teilbereich „Am Wäldchen“ soll der Waldeingriff nicht mehr als 5 % betragen.



Von Seiten der Verwaltung wurde als Berechnungsgrundlage für den maximal möglichen Waldeingriff die im Grundbuch eingetragene Fläche des städtischen Waldflurstückes Nr. 444 (Gemarkung Bürbach, Flur 6) mit einer Größe von 43.571 m² angenommen. Demnach sind bei einem Waldeingriff von 5 % ca. 2.179 m² der Waldfläche für die durch die Planung erforderliche Bebauung bzw. Versiegelung in Anspruch zu nehmen. Die notwendigen Flächen zur Ausbildung eines Waldsaums werden dabei nicht als Waldeingriff gewertet.

Überdies wurde von Seiten der Verwaltung nochmals die in der Idee A gewählte Art der Erschließung und der damit einhergehenden städtebaulichen Struktur offen diskutiert. Ziel soll die Entwicklung eines attraktiven Wohnquartiers mit einem autofreien, gemeinschaftlich nutzbaren Innenhofes sein.

Auf Grundlage der oben genannten Zielsetzung und der errechneten möglichen Waldeingriffsfläche wurden neue städtebauliche Varianten erarbeitet.

3. Neue städtebauliche Varianten

Als Ergebnis hat nun die Verwaltung zwei neue städtebauliche Entwürfe (Variante 3 und 4) für die Teilflächen „Am Wäldchen“ und „Zur Dicken Eiche“ erarbeitet, wobei für den Bereich „Zur Dicken Eiche“ aufgrund der verschiedensten Vorgaben nur eine Möglichkeit zum Tragen kommt.

Leitlinien der Planung

Die städtebaulichen Varianten wurden nach folgenden Leitlinien entwickelt:

- Wohnbauliche Entwicklung zwischen dem Neubaugebiet „Bürbacher Giersberg“ und dem Nahversorgungsbereich an der Giersbergstraße.
- Schaffung eines bedarfsgerechten Angebotes an Wohnformen mit einer Mischung aus Reihen- und Mehrfamilienhäusern (EFH, RH, MFH).
- Entwicklung eines attraktiven Wohnquartiers mit einem autofreien, gemeinschaftlich nutzbarem Innenhof.
- Schaffung von Raumkanten zur Definition des Eingangsbereichs des Wohngebiets am Bürbacher Giersberg und zum vorhandenen Einzelhandelsbetrieb und gleichzeitig als Lärmschutzmaßnahme für die rückwärtigen Bereiche.
- Städtebauliche Betonung der Bebauung an den Hauptstraßen in Form einer 2- bis 3-geschossigen (zzgl. ausgebautem Dach) Bauweise für MFH, abgestufte Geschossigkeit im rückwärtigen Bereich mit 1- bis 2-geschossiger (zzgl. ausgebautem Dach) Bauweise für EFH, RH.
- Der quer durch die Entwicklungsflächen verlaufende Fuß- bzw. Wanderweg bietet die Möglichkeit, die vorhandene Wegebeziehung zwischen der Siedlung „Silberfuchs“ und der Oberen Dorfstraße aufzunehmen und in seiner Funktion weiter auszubauen.
- Die bestehenden jungen Straßenbäume an der Giersbergstraße und der Leineweberstraße bilden eine grüne Raumkante und fassen die Entwicklungsfläche „Am Wäldchen“ attraktiv ein. Diese Begrünung kann Basis für eine weitere Eingrünung des Neubaugebietes sein.
- Berücksichtigung des erforderlichen Waldabstandes (ca. 30 m) durch Umwandlung in einen aufgelockerten, ökologisch hochwertigen Waldsaum.
- Grundsätzlich liegt ein Anschlussverbot an der Leineweberstraße vor, so dass die Erschließung der Erweiterungsfläche „Am Wäldchen“ erst in einer Entfernung von ca. 80 m vom Kreisverkehr ausgehend erfolgen kann. Durch die Berücksichtigung des Anschlussverbots wird sichergestellt, dass der Verkehrsfluss auf der Giersbergstraße und der Leineweberstraße nicht beeinträchtigt wird.
- Berücksichtigung des Anschlussverbotes an die K5 und K4.
- Minimale Beeinträchtigung der im Bebauungsplan Nr. 355 festgesetzten Ausgleichsflächen, da dieser Eingriff an anderer Stelle entsprechend ersetzt werden muss.

3.1 Variante 3 „Am Wäldchen“ und „Zur Dicken Eiche“

Diese Variante (siehe Anlage 1) sieht eine Erschließung über eine ca. 9,0 m breite Straße vor, die zum einen in einer Wendeanlage endet und zum anderen an den Spiesweg anschließt. Da die Erschließungsstraße parallel zum vorhandenen Grünzug mit Fußweg verläuft, ist bei dieser Dimensionierung lediglich ein einseitiger Bürgersteig erforderlich. Der Anschluss an den Spiesweg wurde so ausgebildet, dass aus verkehrstechnischer Sicht ein sinnvoller Kreu-

zungspunkt entsteht und gleichzeitig möglichst wenige bestehende Flurstücke durch die neue Straßenplanung tangiert bzw. zerschnitten werden. Resultierend aus dieser Erschließung ergibt sich eine Waldeingriffsfläche von nur ca. 1.073 m² (ca. 2,46%).

Die Zielsetzung der Schaffung eines attraktiven Wohnquartiers mit einem autofreien, gemeinschaftlich nutzbaren Innenhofes wurde im Bereich der Teilfläche „Am Wäldchen“ folgendermaßen umgesetzt.

Entlang der Giersbergstraße und der Leineweberstraße verläuft eine straßenbegleitende 2- bis 3-geschossige (zzgl. ausgebautes Dach) Mehrfamilienhausbebauung. Im rückwärtigen, lärmgeschützten Bereich schließt sich eine 2-geschossige Reihenhausbauung an. Aufgrund der gewählten Baukörperstellung entsteht ein gemeinschaftlicher Innenhof mit Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten. Zudem sind alle privat nutzbaren Gärten ebenfalls zum Hof hin orientiert und somit von dem möglichen Lärmeintrag der umgebenden Straßen geschützt.

Die notwendigen Stellplätze für die Reihenhäuser sind nördlich der neuen Erschließungsstraße angeordnet. Für die 6 Mehrfamilienhäuser wurde parallel zur Leineweberstraße eine Tiefgarage mit ca. 50 - 60 Stellplätzen angedacht, die direkt am Eingangsbereich des neuen Quartiers angefahren werden kann. Die Tiefgarage wurde so angeordnet, dass sie im Osten an der Gebietseinfahrt vollständig unterhalb des bestehenden Geländes liegt (siehe Anlage 3). Da das Gelände Richtung Westen (Kreisverkehr) leicht abfällt, würde die Tiefgarage ca. 2,0 m aus der Erde ragen. Durch eine Anschüttung bzw. Modellierung des Bodens kann dieser Überstand kaschiert werden, so dass nur ein Sockel sichtbar bleibt. Im hinteren Bereich der Tiefgarage, also zum Innenhof orientiert, könnten private Grünflächen (ggf. Gärten) entstehen.

Von hier aus sind alle Mehrfamilienhäuser über außenliegende Treppenausgänge direkt oder auf kurzem Wege zu erreichen. Diese Stellplatzlösung ermöglicht die Realisierung eines autofreien Innenhofes, der lediglich durch einen ca. 3,5 m breiten privaten Wohnweg erschlossen wird. Dieser ist nur für den Rettungsdienst, die Stadtreinigung und in Ausnahmefällen für die Anwohner vorgesehen.

Insgesamt können hier je nach Geschossigkeit ca. 36 bis 48 Wohneinheiten (WE) in Mehrfamilienhäusern und ca. 11 WE in Reihenhäusern entstehen.

Im Bereich der Spiesweganbindung können ca. 4 neue Einfamilienhäuser angeordnet werden. Allerdings werden insgesamt 2 bestehende Baugrundstücke des Bebauungsplans Nr. 355 überplant. Außerdem werden bestehende Ausgleichsflächen in Anspruch genommen, die an anderer Stelle des Plangebiets wieder ausgeglichen werden müssen. Dieser Erschließungsaufwand steht somit in keinem annehmbaren Kosten/Nutzen-Verhältnis.

Für die Teilfläche „Zur Dicken Eiche“ wurde aus oben genannten Gründen eine reduzierte städtebauliche Erweiterung angedacht, die lediglich 3 Mehrfamilienhäuser in einer 2-geschossigen (zzgl. ausgebautem Dach) Bauweise mit ca. 12 WE umfasst.

Insgesamt bietet diese Variante die Möglichkeit je nach Geschossigkeit **ca. 63 bzw. 75 WE** realisieren zu können. Da die Anforderung für den Bau einer Kindertageseinrichtung erst ab ca. 80 WE gegeben ist, ist eine Vorhaltung einer Fläche für die Einrichtung nicht erforderlich.

Art der Bebauung		Geschosse	Wohneinheiten	Wohneinheiten (Gesamt)
Wohneinheiten „Am Wäldchen“				
MFH		II +D / III+D	36 / 48	
EFH	EH	I +D	4 (Anbindung Spiesweg)	
	RH	II +D	11	
				51 / 63
Wohneinheiten „Zur Dicken Eiche“				
MFH		II +D	12	12
				63 / 75

Pro	Kontra
<ul style="list-style-type: none"> • attraktives Wohnquartier mit gemeinschaftlichem Innenhof • Geringer Eingriff in die Waldflächen (2,46 %) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgleichsflächen des B-Plans 355 werden berührt • Bestehende Baugrundstücke aus Umlegungsverfahren erneut zerschnitten • Grünzug wird durch Anbindung an Spiesweg gekreuzt <p>>Geringer Mehrwert (neue WE) im Hinblick auf die o.g. Restriktionen</p>

3.2 Variante 4 „Am Wäldchen“ und „Zur Dicken Eiche“

Diese Variante (siehe Anlage 2 bis 4) sieht die gleiche Erschließungsform wie die bereits erläuterte Variante 3 vor und nimmt auch die städtebauliche Lösung für den Teilbereich „Zur Dicken Eiche“ wieder auf. Ein wesentlicher Unterschied ist allerdings, dass auf die Anbindung an den Spiesweg verzichtet wird und die mögliche 5 % Waldeingriffsfläche vollständig ausgenutzt wird.

Die Zielsetzung der Schaffung eines attraktiven Wohnquartiers auf der Teilfläche „Am Wäldchen“ wird hier mit einem großzügigeren Innenhof mit Quartiersplatz und Spielbereich, wie er Variante 3 bietet, Rechnung getragen.

Insgesamt können hier je nach Geschossigkeit ca. 30 bis 40 Wohneinheiten (WE) in Mehrfamilienhäusern und ca. 11 WE in Reihenhäusern entstehen. Alternativ zur Variante 3 wurden hier anstelle der 4 kleineren Mehrfamilienhäuser 3 größere Mehrfamilienhäuser entlang der Leineweberstraße angeordnet. Vorteil der größeren Mehrfamilienhäuser ist neben einer flexibleren Grundrissgestaltung, dass auch größere Wohnungstypen geplant werden können.

Mit dieser Variante können je nach Geschossigkeit **ca. 54 bzw. 64 WE**, bei einer Waldeingriffsfläche von 2.169 qm (ca. 5 %), umgesetzt werden.

Art der Bebauung		Geschosse	Wohneinheiten	Wohneinheiten (Gesamt)
Wohneinheiten „Am Wäldchen“				
MFH		II +D / III+D	30 / 40	
EFH	EH	-	-	
	RH	II +D	12	
				42 / 52
Wohneinheiten „Zur Dicken Eiche“				
MFH		II +D	12	12
				54 / 64

Pro	Kontra
<ul style="list-style-type: none"> • attraktives Wohnquartier mit großzügigem gemeinschaftlichen Innenhof • zugestandener Eingriff in die Waldflächen (ca. 4,98 %) 	

Für beide Varianten liegt noch keine abschließende Verkehrs- und Grünraumplanung vor. Allerdings wurden zum besseren Verständnis in den vorgestellten Schnitten in den Anlagen 3 und 4 Höhenmaße angenommen, die der zukünftigen Planung vergleichsweise entsprechen können.

Grundsätzlich bildet die angegebene Anzahl der Wohneinheiten lediglich einen ungefähren Rahmen, der je nach gewählter Gebäudekubatur und Grundrissgestaltung variieren kann.

4. Vorstellung der Varianten im Arbeitskreis Wohnbaulandentwicklung

Am 22.04.2021 wurden die Varianten 3 und 4 mit Lageplan und Schnitten dem Arbeitskreis Wohnbaulandentwicklung vorgestellt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sprachen sich einvernehmlich dafür aus, die Variante 4 den zuständigen Ausschüssen zur Umsetzung zu empfehlen. Zudem wurde vorgeschlagen, für die Teilfläche „Zur Dicken Eiche“ zu prüfen, ob gegebenenfalls auch eine Bebauung mit einem Innenhofcharakter realisiert werden kann.

Nach erneuter intensiver Prüfung kommt die Verwaltung zum Schluss, dass aufgrund der anspruchsvollen topografischen Verhältnisse und dem Realisierungsrahmen von ca. 10 Wohneinheiten am Ende der Wendeanlage „Zur Dicken Eiche“ keine wesentlich andere städtebauliche Lösungen in der Maßstabsebene aufzuzeigen ist. Es soll aber im Bebauungsplan ermöglicht werden, einen flexiblen Umgang hinsichtlich der Errichtung der erforderlichen Stellplätze durch großzügige Festsetzungen zu schaffen, sodass im Rahmen der konkreten Architekturplanung entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten eingeräumt werden.

5. Empfehlung

Die Verwaltung schlägt aufgrund der oben genannten Gründen vor, die städtebaulich zweckmäßigere Variante 4 weiterzuverfolgen und die weiteren Verfahrensschritte für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 436 „Erweiterung Bürbacher Giersberg“ vorzubereiten.

Finanzielle Auswirkungen ☐ ja ☒ nein

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

Veranschlagung

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

Klimaschutz

Klimarelevanz <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, positiv <input checked="" type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	Veränderungen CO₂-Emissionen <input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input checked="" type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	Bestehen alternative Handlungsoptionen? <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Die Klimarelevanz der Planung kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Eine diesbezügliche Prüfung erfolgt im Bauleitplanverfahren.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Bei der Errichtung von baulichen Anlagen werden grundsätzlich aufgrund der Herstellungsprozesse der Baumaterialien			

und der späteren Baumaßnahmen vor Ort CO₂-Emissionen freigesetzt. Bei dem hier in Rede stehenden Baugebiet handelt es sich um eine Entwicklung im Innenbereich mit dem Ziel, ein bestehendes Wohngebiet zu arrondieren. Die Fläche ist bereits erschlossen, sodass die Lage im Hinblick auf eine wirtschaftliche Nutzung von Infrastruktureinrichtungen als günstig zu bezeichnen ist. Der Eingriff in die Waldfläche muss im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ausgeglichen werden. Im Rahmen der weiteren Konkretisierung werden die Festsetzungen zum nachhaltigen Bauen herausgearbeitet und auch im Hinblick auf die Energieversorgung werden Prüfungen angestellt.

In Vertretung

gez.

Henrik Schumann
Stadtbaurat

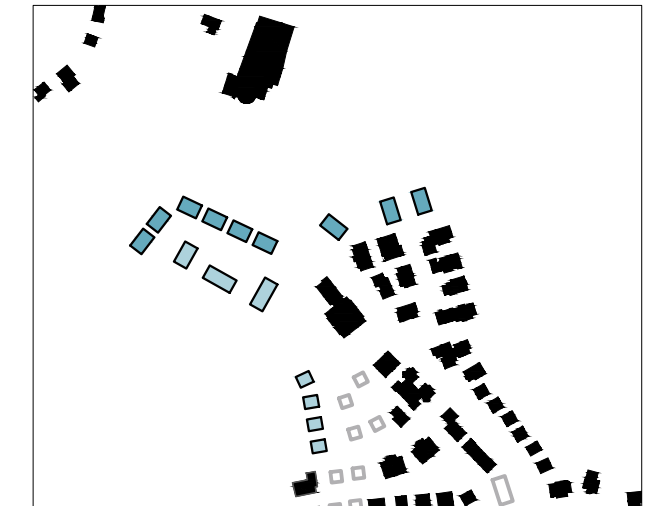
Die Verwaltungsvorlage wurde im Rahmen eines Workflows durch die beteiligten Adressaten digital verifiziert und weitergegeben und ist ohne Unterschrift gültig.

Anlage(n):

1. [Variante 3](#)
2. [Variante 4](#)
3. [Schnitt Variante 4 - Teilfläche Am Wäldchen](#)
4. [Schnitte Variante 4 - Teilfläche Zur Dicken Eiche](#)



Schwarzplan



Legende

Bestand

- Geltungsbereich BPlan-Nr. 355
- Bebauung
- Baulücken
- Spielplatz
- öffentliche Grünfläche
- Ausgleichsflächen
- öffentliche Fußwege
- Bäume

Planung

- Mehrfamilienhausbebauung
- Einfamilienhausbebauung
- öffentliche Grünfläche/Waldsaum
- gemeinschaftliche Grünfläche
- Quartiersplatz
- private Gärten / Mietergärten
- Straße
- privater Weg / Wohnweg / Zufahrt
- öffentliche Fußwege
- keine Durchfahrt für Kfz-Verkehr
- Bäume

Erweiterung Wohngebiet Bürbacher Giersberg

"Am Wäldchen" und "Zur Dicken Eiche"
- Variante 3 -

Maßstab 1 : 1000 im Original 03.05.2021

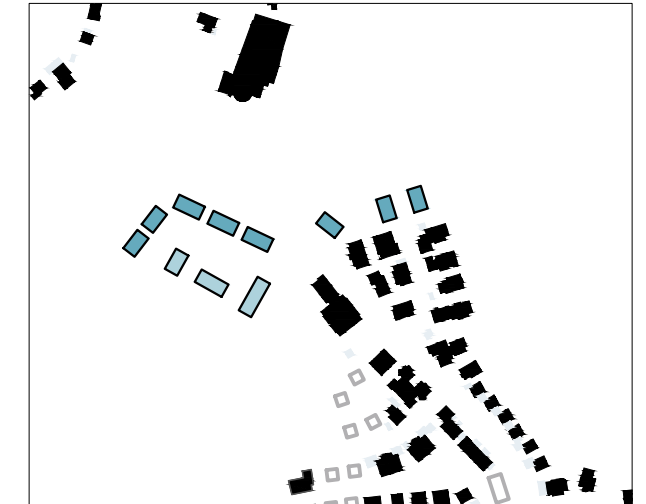
GB 4 | 4/5-2 AG Stadtplanung | Herweg/Jaeger

STADTPLANUNG





Schwarzplan



Legende

Bestand

- Geltungsbereich BPlan-Nr. 355
- Bebauung
- Baulücken
- Spielplatz
- öffentliche Grünfläche
- Ausgleichsflächen
- öffentliche Fußwege
- Bäume

Planung

- Mehrfamilienhausbebauung
- Einfamilienhausbebauung
- öffentliche Grünfläche/Waldsaum
- gemeinschaftliche Grünfläche
- Quartiersplatz
- private Gärten / Mietergärten
- Straße
- privater Weg / Wohnweg / Zufahrt
- öffentliche Fußwege
- keine Durchfahrt für Kfz-Verkehr
- Bäume

**Erweiterung Wohngebiet
Bürbacher Giersberg**

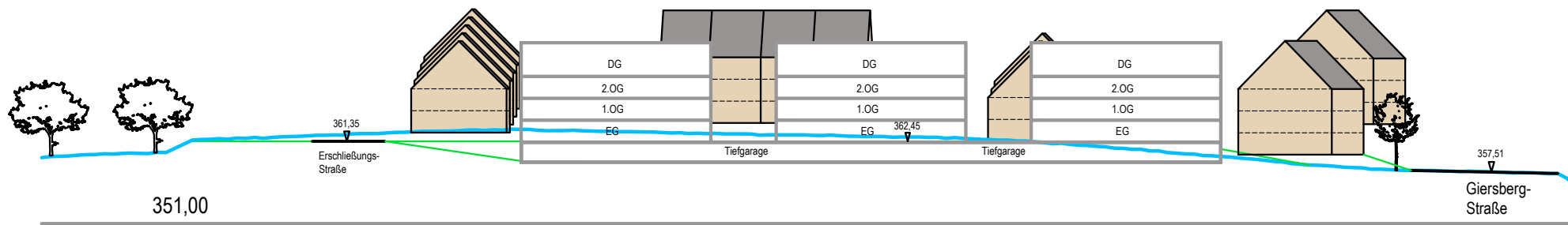
"Am Wäldchen" und "Zur Dicken Eiche"
- Variante 4 -

Maßstab 1 : 1000 im Original 03.05.2021

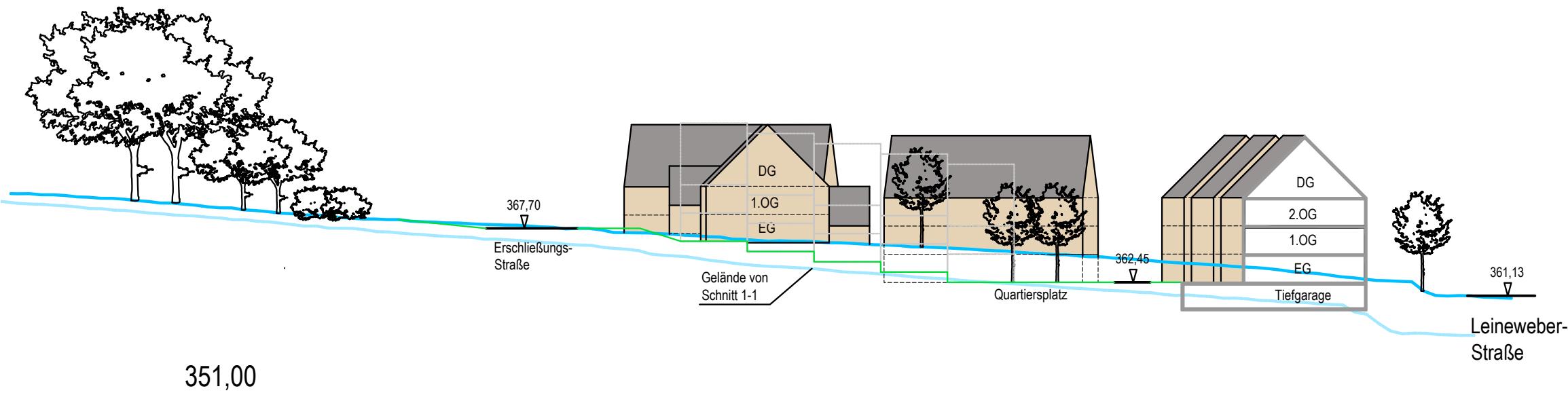
GB 4 | 4/5-2 AG Stadtplanung | Herweg/Jaeger



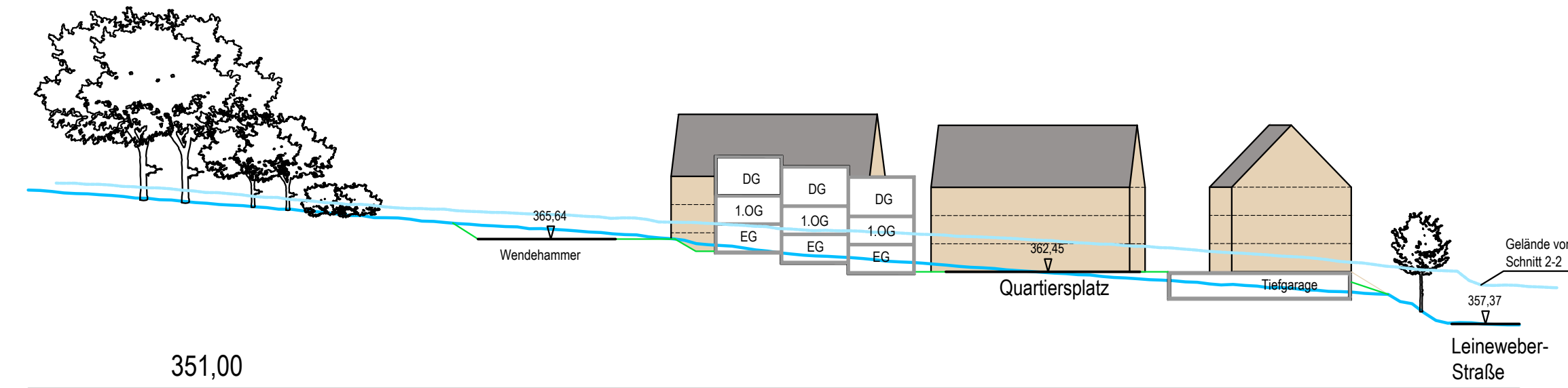
Übersichtsplan



Schnitt 1-1 Maßstab 1 : 750









Schnitt 2-2 Maßstab 1 : 500



Schnitt 3-3 Maßstab 1 : 500

Legende

-  Gebäude
-  Gebäudeschnitt
-  Gelände Ursprung
-  Gelände eines anderen Schnittes
-  Gelände Änderung
-  Bäume

**Erweiterung Wohngebiet
Bürbacher Giersberg**

"Am Wäldchen" - Variante 4 -

Schnitt 1-1
Schnitt 2-2
Schnitt 3-3

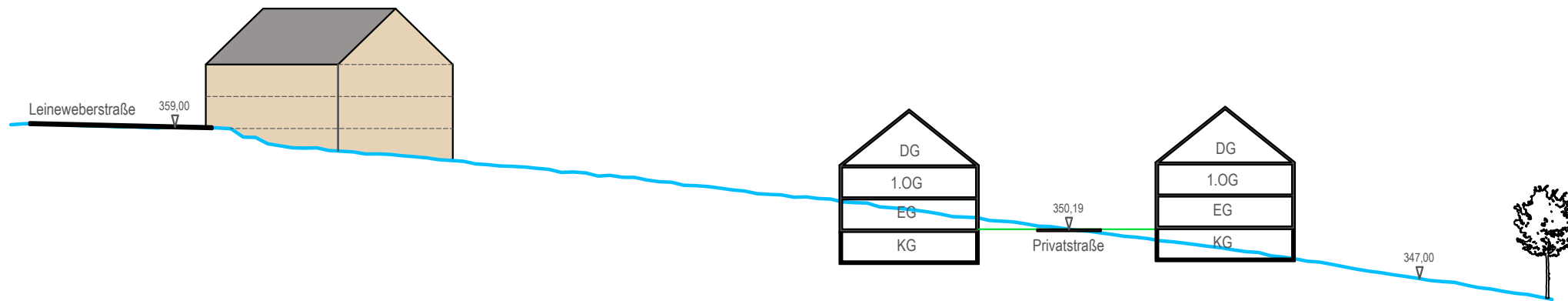


Übersichtsplan

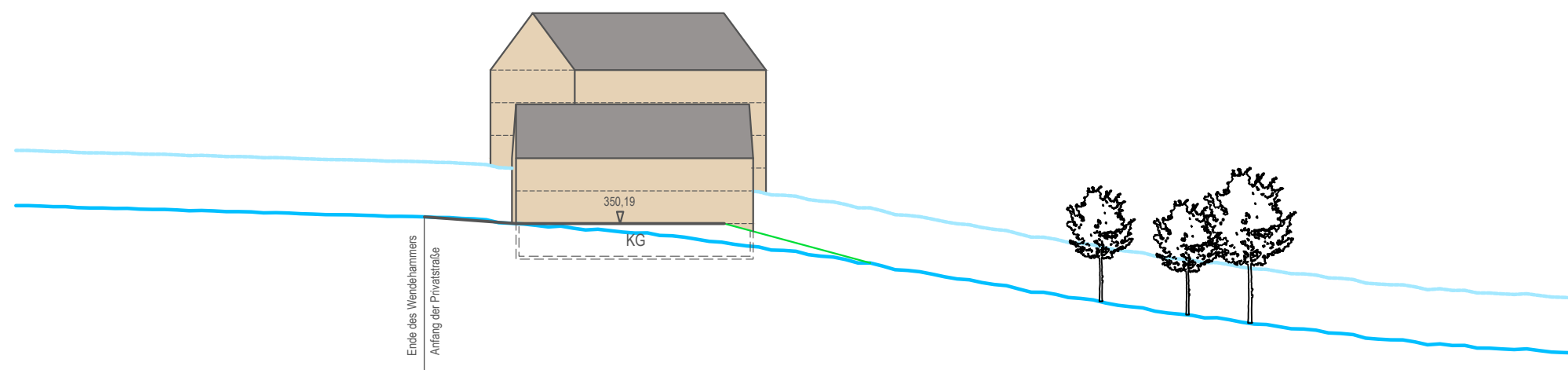


Legende

- Gebäude
- Gebäudeschnitt
- Gelände Ursprung
- angenommenes Gelände
- Gelände Änderung
- Bäume



Schnitt 1 - 1



Schnitt 2 - 2

**Erweiterung Wohngebiet
Bürbacher Giersberg**

"Zur Dicken Eiche"
- Schnitt 1-1 und Schnitt 2 - 2 -

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4

Siegen, 22.04.2021

Bereich: Stadtentwicklung

Bearbeitet von: Frau Eckstein, Frau Krippendorf, Herr Daschke

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften	27.05.2021
Ausschuss für Umwelt, Klima und Energie	01.06.2021
Bauausschuss	02.06.2021
Haupt- und Finanzausschuss	09.06.2021
Rat	23.06.2021

Kurzbezeichnung:

**Neuaufstellung des Regionalplans Arnsberg, Räumlicher Teilplan MK-OE-SI;
hier: Stellungnahme der Universitätsstadt Siegen im Rahmen der Behördenbeteiligung**

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Siegen nimmt die Informationen zur Neuaufstellung des Regionalplans Arnsberg, Räumlicher Teilplan für den Märkischen Kreis und die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein zur Kenntnis und beschließt die Stellungnahme der Universitätsstadt Siegen.

Sachverhalt / Begründung:

Für den Märkischen Kreis, den Kreis Olpe und den Kreis Siegen-Wittgenstein befindet sich derzeit der Regionalplan in Neuaufstellung. Förmlich wurde das Verfahren mit dem Erarbeitungsbeschluss des Regionalrates Arnsberg als Träger der Regionalplanung am 7.12.2017 eingeleitet. Den Beginn des informellen Verfahrens, das der Vorabinbindung der Kommunen und weiterer Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange dienen sollte, markierte eine Auftaktveranstaltung am 11.01.2018. An die Auftaktveranstaltung schloss sich eine sehr umfangreiche Datenerhebung an, im Zuge derer die Stadt Siegen zahlreiche statistische Daten, Geodaten, Konzepte und weitere Informationen als Grundlage für die Entwurfserarbeitung an die Bezirksregierung Arnsberg als planaufstellende Behörde geliefert hat. Zusätzlich zu

dieser Datenerhebung hat die Bezirksregierung zu zwei Werkstattgesprächen (Januar 2019 und Februar 2020) nach Arnsberg eingeladen. Ergänzend zu den Werkstattgesprächen fanden im Erarbeitungszeitraum noch Politikgespräche und Regionalplanforen als Informationsveranstaltungen statt.

Die konkrete Entwurfserarbeitung erfolgte allein durch die Bezirksregierung Arnsberg, eine Vorabstimmung der zeichnerischen und textlichen Festlegungen mit den Kommunen hat weder in den noch nach den Werkstattgesprächen stattgefunden. Beide Werkstattgespräche fanden – anders als es der dargestellte Verfahrensablauf auf der Website der Bezirksregierung (Link: siehe unten) suggeriert, vor der Erstellung des Regionalplanentwurfs statt.

Am 10.12.2020 hat der Regionalrat den Erarbeitungsbeschluss für den Regionalplanentwurf gefasst. Die Offenlage der Planunterlagen findet aktuell – im Zeitraum vom 29.01.2021 bis zum 30.06.2021 statt. Auf Grund der äußerst umfänglichen Planunterlagen (siehe dazu Punkt A der Stellungnahme) und auch wegen der in einzelnen Kommunen feststehenden, nicht passenden Terminierungen der Sitzungsfolge vor der Sommerpause hat die Bürgermeisterkonferenz des Kreises Siegen-Wittgenstein eine Fristverlängerung beantragt. Diese Fristverlängerung wurde bisher nicht bewilligt.

Das Planwerk liegt derzeit bei der Bezirksregierung sowie beim Kreis Siegen-Wittgenstein, beim Märkischen Kreis und beim Kreis Olpe aus. Sämtliche Planunterlagen sind außerdem im Internet unter:

<https://www.bra.nrw.de/kommunalaufsicht-planung-verkehr/regionalrat-und-regionalentwicklung/regionalplan-arnsberg/raeumlicher-teilplan-maerkischer-kreis-kreis-olpe-siegen-wittgenstein-neuaufstellung>

einsehbar.

Die dort eingestellte „Story Map zur Neuaufstellung“ bietet einen Überblick über das Verfahren und sämtliche Planunterlagen.

Kernstück des Plans sind die textlichen und zeichnerischen Festlegungen sowie die Begründung. Die textlichen Festlegungen sind in Ziele und Grundsätze gegliedert.

Ziele der Raumordnung sind abschließend abgewogen und in der Bauleitplanung gemäß § 4 Raumordnungsgesetz zu beachten, das heißt, sie unterliegen nicht der bauleitplanerischen Abwägung, sondern müssen beachtet werden.

Dagegen sind **Grundsätze** in der Bauleitplanung der Kommunen lediglich zu berücksichtigen. Die Stadt Siegen kann somit in nachgeordneten Bauleitplanverfahren von Grundsätzen mit Begründung abweichen – sie unterliegen der nachfolgenden Abwägungs- und Ermessensentscheidung.

Die **zeichnerischen Festlegungen** werden im Einklang mit den textlichen Festlegungen getroffen und sind ebenfalls als Ziele und Grundsätze zu verstehen.

Der Planungshorizont, also die geplante Geltungsdauer des Regionalplans, reicht bis zum Jahr 2040. Daher ist es umso wichtiger, im Rahmen der städtischen Stellungnahme insbesondere Bezug zu nehmen auf die Regelungen in Form von Zielen, Grundsätzen und zeichnerischen Festlegungen, die die kommunale Planung und Planungshoheit einschränken wer-

den. Insgesamt befassen sich die textlichen Festlegungen des vorliegenden Entwurfs mit über 100 Zielen und Grundsätzen. In der beigefügten Anlage, also der städtischen Stellungnahme, wird nur auf die wesentlichen Ziele, Grundsätze und deren Ausrichtung eingegangen, die aus fachlichen Gesichtspunkten und/oder strategischen Gründen der Planungshoheit einer Überprüfung/Überarbeitung zugeführt werden oder entfallen sollten.

Wesentliche strategische Themen, die die kommunale Bauleitplanung in Form von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen beeinflussen werden, sind unter den Überschriften

- 4.1 Festlegungen für den gesamten Siedlungsbereich
- 4.2 Allgemeiner Siedlungsbereich
- 4.3 Bereiche für Gewerbliche und Industrielle Nutzungen
- 5.4 Natur und Landschaft
- 8.1 Windenergie

zu finden.

Der Aufbau der städtischen Stellungnahme orientiert sich an den Zielen und Grundsätzen der textlichen Festlegungen, die weiteren Planunterlagen sowie die zeichnerische Darstellung werden ebenfalls herangezogen. Die städtische Stellungnahme liegt dieser Vorlage als Anlage bei und wird nach entsprechender Beschlussfassung fristgerecht bei der Bezirksregierung Arnsberg eingereicht.

Gemäß § 19 Landesplanungsgesetz NRW sind die Stellungnahmen zu erörtern. Von der Erörterung kann abgesehen werden, wenn den Stellungnahmen in vollem Umfang entsprochen wird oder die Beteiligten auf eine Erörterung verzichtet. Ein „Ausgleich der Meinungen“ ist demnach anzustreben. Bei wesentlichen Änderungen des Planentwurfs wird der Regionalrat beschließen, dass eine erneute Beteiligung zum Planentwurf durchgeführt wird. Der Regionalrat entscheidet über die Stellungnahmen und damit auch, ob der Aufstellungsbeschluss gefasst wird. Der Aufstellungsbeschluss im Regionalplanaufstellungsverfahren entspricht dem Satzungsbeschluss, somit dem abschließenden Beschluss für Bebauungspläne auf kommunaler Ebene. Ist der Aufstellungsbeschluss gefasst, wird der Regionalplan bei der Landesplanungsbehörde (Wirtschaftsministerium NRW) angezeigt. Nach der Bekanntmachung im Gesetz- und Verordnungsblatt NRW erlangt der Regionalplan Rechtskraft.

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 Zwar stellt der Regionalplan eine Grundlage für eine nachhaltige und damit klimaschützende bzw. klimaangepasste Stadtentwicklung dar, konkrete Auswirkungen für das Klima gehen von der Planaufstellung jedoch nicht aus, da die Festlegungen nachfolgend in den konkretisierenden Bauleitplanungen berücksichtigt und umgesetzt werden.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) 			

gez.

Steffen Mues
Bürgermeister

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

Stellungnahme der Universitätsstadt Siegen zur Neuaufstellung des Regionalplans Arnsberg, Teilplan Märkischer Kreis, Kreis Olpe, Kreis Siegen-Wittgenstein im Rahmen der Behördenbeteiligung

Inhaltsverzeichnis

Zu 1: Einleitung.....	6
Zu den Ausführungen in den Textlichen Festlegungen S. 12 und 26	6
Zu den Ausführungen in den Textlichen Festlegungen S. 14 und 24	6
Zu 2.1: Klimaschutz.....	7
2.1-1 Grundsatz – Klimaschutzrelevante Böden	7
Zu 2.2: Klimafolgenanpassung.....	7
2.2-1 Ziel – Kernbereiche von Kaltluft-Leitbahnen mit sehr hoher und hoher Priorität.....	7
2.2-3 Grundsatz – Grün- und Freiflächen mit thermischer Ausgleichsfunktion.....	8
2.2-4 Grundsatz – Böden mit besonderer Kühlungsfunktion.....	10
2.2-5 Grundsatz – Bodenschutz zum Vorbeugen von Schäden durch Starkregen.....	10
Zu 2.3: Regionale Grünzüge.....	10
2.3-1 Ziel – Regionale Grünzüge.....	10
Zu 3.1: Kulturlandschaftsentwicklung	19
3.1-2 Grundsatz – Bedeutsame Kulturlandschaftsbereiche	19
3.1-3 Grundsatz – Kulturhistorische Kleinstrukturen	19
Zu 3.2: Freizeit, Erholung, Tourismus	19
3.2-2 Grundsatz – Sicherung und Schutz des Orts- und Landschaftsbildes	19
Zu 4.1: Festlegungen für den gesamten Siedlungsraum	21
4.1-1 Grundsatz – Dezentrale Entwicklung	21
4.1-2 Grundsatz – Daseinsvorsorge sichern	21
4.1-5 Ziel – Bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung.....	22
4.1-6 Grundsatz – Siedlungsräumliche Gliederung durch Grünflächen	24
Zu 4.2 Allgemeine Siedlungsbereiche.....	25
4.2-1 Ziel – Nutzung der Allgemeinen Siedlungsbereiche.....	25
4.2-2 Grundsatz – zentralörtlich bedeutsame Allgemeine Siedlungsbereiche	26
4.2-3 Ziel – Allgemeine Siedlungsbereiche mit Zweckbindung	27
Zu 4.3: Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB).....	27
4.3-1 Ziel – Nutzung der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen	27
4.3-2 Ziel – Nutzungskonforme Entwicklung der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen	27
4.3-3 Grundsatz – Zukunftsweisende Entwicklung der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen	29

Zu den Zeichnerische Darstellung – Abgrenzung von ASB und GIB	30
4.4-2 Grundsatz – Standorte von Einkaufszentren.....	39
Zu 5.1: Festlegungen für den gesamten Freiraum	39
5.1-3 Grundsatz – Leitbilder der Landschaftsentwicklung	39
5.1-4 Grundsatz – Orts- und Landschaftsbild bestimmende Strukturen	40
5.1-5 Grundsatz – Siedlungs- und freiraumübergreifende Biotopvernetzung.....	40
Zu 5.2: Wald und Forstwirtschaft	41
5.2-1 Grundsatz – Erhalt großflächiger, unzerschnittener Waldbereiche und überregionaler Wildtierkorridore.....	41
5.2-6 Ziel – Naturwaldzellen, Wildnisentwicklungsgebiete, Saatgutbestände, forstliche Versuchsflächen	42
5.2-7 Grundsatz – Erhalt und Pflege kulturhistorischer Waldnutzungsformen und Objekte	43
Zu 5.3: Offenland und Landwirtschaft.....	43
5.3-1 Grundsatz – Sicherung von Offenland	43
Zu 5.4: Natur und Landschaft	44
5.4-1 Ziel – Bereiche für den Schutz der Natur	44
5.4-2 Ziel – Umsetzung der Bereiche für den Schutz der Natur.....	44
5.4-6 Grundsatz – Biotopvernetzung innerhalb der Bereiche für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung.....	52
Zu 5.5: Wasser und Wasserwirtschaft.....	53
5.5-1 Ziel – Bereiche für den Grundwasser- und Gewässerschutz.....	53
5.5-3 Ziel – Überschwemmungsbereiche	56
Zu 6.1: Verkehr	60
6.1-1 Grundsatz – Regionales Verkehrssystem	60
Zu 6.2: Straßennetz	60
6.2-2 Ziel – Zukünftige Straßenbaumaßnahmen.....	60
Zu 6.3: Verkehr	61
6.3-1 Grundsatz – Güterverkehr auf den Schienenstrecken	61
Zu 6.4: Schienenpersonennahverkehr und straßengebundener ÖPNV	61
6.4-6 Grundsatz – Alternative Bedienungsformen des ÖPNV.....	61
Zu 6.5: Radverkehr	62
6.5-1 Grundsatz – Regionales Radwegenetz	62
6.5-3 Grundsatz – Straßenbegleitende Radwege.....	63
Zu 6.7: Abwasserentsorgung	64
6.7-1 Ziel – Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen	64
Zu 8.1: Windenergie	64
8.1-1 Ziel – Windenergiebereiche	64
Zusätzliche Anregung: Regiopole Siegen.....	67

A Vorbemerkungen und allgemeine Anregungen und Bedenken

Mit Schreiben vom 27.01.2021 wurde u.a. die Stadt Siegen als Verfahrensbeteiligte über den Sachstand zur Regionalplanaufstellung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 30.06.2021 aufgefordert.

In dieses Verfahren zur Neuaufstellung ist die Stadt Siegen bereits seit geraumer Zeit in verschiedenen Formen eingebunden worden: Im Januar 2018 wurden die Kommunen aufgefordert, bis Ende April, also innerhalb von 3 Monaten, umfangreiche Daten zu erfassen, digital verarbeitungsfähig (Shape- und Excel-Dateien) bereitzustellen und Beurteilungen z. B. hinsichtlich der Qualität von gewerblichen Reserveflächen auf Basis von Eigentüternachweisen vorzunehmen. Auf der anderen Seite wurden der Stadt Siegen im laufenden förmlichen Beteiligungsprozess keine GIS-analysefähigen Daten zur Verfügung gestellt. Die Stadt Siegen musste zum Abgleich der zeichnerischen Darstellung des Regionalplanentwurfs mit den kommunalen Entwicklungsvorstellungen die vorgenommenen Abgrenzungen des Regionalplanentwurfs „nachzeichnen“ bzw. Planausschnitte visuell vergleichen, um eine gesicherte Stellungnahme erarbeiten zu können. Dies hat den Arbeitsaufwand zum Verfassen der Stellungnahme bezüglich der zeichnerischen Darstellung unnötigerweise deutlich erhöht.

Hinzu kommen die textlichen Festlegungen: Der Regionalplanentwurf umfasst allein insg. ca. 550 Seiten textliche Festlegungen, Begründung und Erläuterungskartenwerk. Die Lesbarkeit wird beträchtlich dadurch erschwert, dass mehrere Dokumente parallel zu sichten sind und häufig nicht nachvollziehbar ist, warum Textteile den textlichen Erläuterungen bzw. der Begründung, warum den Haupttexten und warum Anhängen zugeordnet sind. Hinzu kommt ein knapp 4.500 Seiten starker Umweltbericht, in dem die betreffenden Textteile zu recherchieren waren, die die Stadt Siegen betreffen. Außerdem wird in den textlichen Festlegungen häufig auf Inhalte von Fachbeiträgen verwiesen, ohne die Inhalte zu zitieren bzw. in den Regionalplanentwurf zu übernehmen, wenn sie für die textlichen Festlegungen maßgeblich sind. Eine mindestens teilweise Lektüre der Fachbeiträge war daher ebenfalls erforderlich, um das gesamte Planwerk zu überblicken.

Der Regionalplanentwurf enthält außerdem an zahlreichen Stellen dynamische Verweisungen. Er verweist beispielsweise auf Webseiten bzw. Online-Fachinformationssysteme bzw. kartographische Inhalte in einem Web-GIS. Solche Informationen können im Gegensatz zum rechtskräftigen Regionalplan beliebig geändert und fortgeschrieben werden. So könnte es beispielsweise dazu kommen, dass eine Flächenkategorie massiv ausgeweitet wird und damit eine textliche Festlegung räumlich eine viel größere Tragweite erhält als bisher. Der Regionalplan ist ein Planwerk, das auf Basis von gesetzlichen Grundlagen in einem demokratischen Prozess aufgestellt wird. Für Änderungen des Regionalplans sind ebenfalls demokratisch legitimierte Verfahren auf Basis der einschlägigen Rechtsgrundlagen erforderlich. Dieses Prinzip wird mit der Möglichkeit unterlaufen, den räumlichen Anwendungsbereich von Festlegungen des Regionalplans durch bloße Änderungen einer WebGIS-Anwendung herbeizuführen. Daher sind dynamische Verweisungen im Regionalplan aus Sicht der Stadt Siegen nicht geeignet, um als Grundlage für eine Festlegung im Regionalplanentwurf zu dienen. Flächenkategorien, auf die in den textlichen Festlegungen Bezug genommen wird, müssen auch innerhalb des Regionalplanentwurfs zeichnerisch dargestellt und erläutert sein. Auch in der kommunalen Bauleitplanung sind dynamische Verweisungen im Übrigen unzulässig.

Der Regionalplanentwurf enthält des Weiteren viele Festlegungen, die nicht seiner Maßstabsebene entsprechen. Es wird Bezug genommen auf kleinteilige Strukturen wie Einzelbäume, historische Ofenreste oder punktuelle öffentliche Trinkwasserentnahmestellen. Auf der Maßstabsebene der zeichnerischen Darstellung (M 1:50.000) werden üblicherweise raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit einem Flächenbedarf von mehr als 10 ha dargestellt. Wenn einzelne Planungen dennoch raumbedeutsam bzw. von regionaler Bedeutung sind, beispielsweise Haltepunkte im Schienenpersonennahverkehr, können sie als Symbol-Planzeichen dargestellt werden. Die Darstellung von „Kleinststrukturen“, so bezeich-

net im Grundsatz 3.1-3 im Regionalplan, wird seitens der Stadt Siegen als weder notwendig noch zielführend erachtet. Im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung sieht § 1 Abs. 6 BauGB einen umfangreichen Katalog von Belangen vor, die in die bauleitplanerische Abwägung einzustellen sind. „Kleinststrukturen“ sind also im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplans sowie der Bebauungspläne stets zu beachten. Die gesetzliche Grundlage dafür besteht bereits mit dem Baugesetzbuch – inhaltsgleiche Regelungen im Regionalplan erhöhen den Begründungsaufwand bei der Aufstellung von Bauleitplänen und bürokratisieren die ohnehin bereits komplexen Verfahren zusätzlich.

Die Stadt Siegen fordert daher allgemein, das Planwerk insgesamt schlanker zu gestalten, auf dynamische Verweisungen zu verzichten und auf die wesentlichen textlichen und zeichnerischen Festlegungen zu reduzieren. Dies gilt insbesondere bezüglich Regelungen zu kleinteiligen oder „Kleinst“-Strukturen sowie im Hinblick auf diverse Eingriffe in die kommunale Planungshoheit durch sehr restriktive, aber aus Sicht der Stadt Siegen nicht notwendige Festlegungen.

Pro Kommune haben zwei Werkstattgespräche stattgefunden. In dem Ersteren hatten die Kommunen die Möglichkeit, ihre Zukunftsvision bis 2040 darzustellen und zu erläutern. Seitens der Stadt Siegen wurde ein erheblicher Aufwand betrieben, die städtische Zielrichtung aufzuzeigen und welche Entwicklungsmöglichkeiten gegeben sein müssen, damit sie ihre Rolle als Oberzentrum im ländlichen Raum wahrnehmen kann. Es konnte auch deutlich gemacht werden, dass die Stadt Siegen im Rahmen ihrer Planungshoheit in den letzten Jahren ausschließlich Baugebiete (Wohnen und Gewerbe) entwickelt hat, die sich an dem entsprechenden Bedarf orientieren. Dies ist dadurch belegbar, dass die Gebiete jeweils nach kürzester Zeit fast komplett bebaut waren. Als Beispiel sind die letzten Baugebiete Am Zäunchen und Ober dem Feldgarten zu nennen. Gleiches gilt für die Neuausweisung von Gewerbegebieten. Erst lange, nachdem alle Grundstücke in den B-Plangebieten Leimbachtal und Martinshardt I vermarktet wurden, wird mit der Erschließung des Erweiterungsbereichs Martinshardt II zu rechnen sein. Hierfür liegen bereits einige konkrete Interessensbekundungen vor und die Stadt Siegen plant derzeit die Umsetzung eines zukunftsfähigen, klimaeffizienten, nachhaltigen, innovativen Gewerbegebietes auf einer als GIB im Regionalplan ausgewiesenen Fläche.

Damit zeigt die Stadt Siegen, wie viele andere Kommunen in Südwestfalen auch, dass sie einen verantwortungsvollen Umgang hinsichtlich der Entwicklung von Siedlungsflächen im Außenbereich bereits seit langer Zeit praktiziert und Eingriffe in die kommunale Planungshoheit, wie sie im vorliegenden Regionalplanentwurf durch die restriktive Siedlungsflächenbedarfsberechnung und -ausweisung getroffen werden, nicht erforderlich sind.

Beispiele für diese gravierenden Eingriffe in die kommunale Planungshoheit sind die geplanten Einschränkungen der Nutzungsmöglichkeiten der GIB sowie das Heranrücken der BSN und Regionalen Grünzüge an die Siedlungsbereiche auf Siegener Stadtgebiet, aber auch die nicht an den tatsächlichen Gegebenheiten der Stadt Siegen orientierte Siedlungsflächenbedarfsprognose sowie die Ausweisung von Vorranggebieten ohne Eignungswirkung für die Windkraft. Nähere Ausführungen hierzu sind dem Teil B der Stellungnahme zu entnehmen. Erschwerend kommt hinzu, dass viele dieser Themen im Zuge der Werkstattgespräche von Seiten der Bezirksregierung der Stadt Siegen nicht oder nur unzureichend kommuniziert wurden und somit eine Auseinandersetzung im Sinne des Gegenstromprinzips mit den Themen erst jetzt erfolgen kann, nachdem sie Eingang in das umfassende Planwerk gefunden haben.

Flächen, die im Regionalplanentwurf als Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) oder Bereiche für Gewerbliche und Industrielle Nutzung (GIB) oder als andere Siedlungsflächenkategorie ausgewiesen werden, sind mit Restriktionen behaftet, die durch weitere Ziele oder Grundsätze offenbar weiter eingeschränkt werden. Beispielsweise durch Pufferflächen, die beim Angrenzen an BSN innerhalb und damit zu Lasten der ASB und GIB freizuhalten sind, durch überlagernde Festlegung von Überschwemmungsgebieten auf Basis veralteter Daten (preußische Überschwemmungslinien) oder durch die Festlegung, dass Grün- und Freiflächen mit thermischer Ausgleichsfunktion nicht beeinträchtigt werden sollen. Im Ergebnis sollen

als Siedlungsflächen ausgewiesene Flächen offenbar nicht in dem Umfang nutzbar sein wie zeichnerisch dargestellt – die Flächenausweisungen sind somit als nicht endabgewogen zu bewerten.

Die Stadt Siegen fordert, insbesondere im Hinblick auf die zeichnerisch dargestellten ASB und GIB sowie weitere Siedlungsflächenkategorien, nur solche Flächen auszuweisen, die endabgewogen sind. Flächen, die auf Grund anderer Ziele und Grundsätze als Siedlungsfläche nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzbar sind, dürfen nicht zeichnerisch dargestellt werden. Durch das Nebeneinanderstellen widersprüchlicher textlicher und zeichnerischer Festlegungen ist der Regionalplan nicht endabgewogen. Der „Flächenetikettenschwindel“ geht zu Lasten der Stadt Siegen, da der berechnete und zeichnerisch dargestellte Siedlungsflächenbedarf nicht der tatsächlich nutzbaren Potenzialfläche für die Bauleitplanung entspricht.

Es stellt sich zudem die Frage, warum das in dem durch die Bezirksregierung Arnsberg selbst koordinierte Gespräch am 19.09.2019 durch Rechtsanwalt Tyczewski vorgestellte Instrument des Raumordnungsvertrags gem. § 14 ROG keine Anwendung gefunden hat, um den Zielen der Regionalplanung und kommunalen Planung konsensual zur Umsetzung zu verhelfen.

Herrn Tyczewskis Ausführungen¹ zufolge bietet der Raumordnungsvertrag „die Möglichkeiten der Vorbereitung sowie Verwirklichung der Regionalplanung und kann insofern ergänzend zum Regionalplan die Raumentwicklung steuern. Zugleich kann er eine raumordnerische Zusammenarbeit von Regionalplanung und Kommunen auf Augenhöhe bewirken, da sich die Akteure auf bestimmte raumordnungsrechtliche Aspekte einigen und so jeweils eigene Vorstellungen einbringen können.“

Das hier vorliegende Planwerk wurde in wichtigen Punkten nicht annähernd konsensual mit der Stadt Siegen erarbeitet, sondern trotz der vorgenannten Beteiligungsrunden bis zum Erarbeitungsbeschluss unter Verschluss gehalten. Aus Sicht der Stadt Siegen ist das Gegenstromprinzip verletzt: die Rückkopplung des Planentwurfs mit der Bezirksregierung Arnsberg im Zuge der Entwurfserarbeitung hat nicht stattgefunden. Die Stadt Siegen ist erst mit dem fertiggestellten Planwerk im Sinne einer Top-Down-Planung konfrontiert worden. Die Zusammenarbeit der Bezirksplanungsbehörde und der Stadt Siegen auf Augenhöhe wurde nicht gesucht, das Instrument der Raumordnungsverträge wurde ungenutzt gelassen bzw. es wurde seitens des Plangebers in einer digitalen Informationsveranstaltung für den Kreis Siegen-Wittgenstein am 12.04.2021 lediglich darauf verwiesen, dass raumordnerische Verträge im Nachgang zur Regionalplanaufstellung zu schließen seien. Die Stadt Siegen vertritt hier in Übereinstimmung mit den Ausführungen von Rechtsanwalt Tyczewski eine andere Auffassung – raumordnerische Verträge als ein kooperatives Instrument der Regionalplanung sollten Teil des Regionalplanaufstellungsverfahrens sein (vergl. Städtebaulicher Vertrag auf Bebauungsplanebene) .

Die gesamte Vorgehensweise zur Planaufstellung entspricht aus Sicht der Stadt Siegen nicht dem Gegenstromprinzip und führt nicht zu einer konstruktiven Zusammenarbeit im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung – die Stadt Siegen fordert daher, zumindest die weitere Aufstellung des Regionalplans transparent und in Kooperation und enger Abstimmung zwischen Kommune und Bezirksplanungsbehörde vorzunehmen.

¹ Tyczewski, BauR 2021, 152 - Einleitung

B Anregungen und Bedenken zu den Zeichnerischen und Textlichen Festlegungen sowie zu den weiteren Bestandteilen des Regionalplanentwurfs

Der Aufbau dieses Teils der Stellungnahme orientiert sich am Aufbau der textlichen Festlegungen des Regionalplanentwurfs. Wo notwendig, wird im Zuge der einzelnen Anregungen und Bedenken auf die übrigen Unterlagen des Regionalplanentwurfs (Zeichnerische Darstellung, Erläuterungskarten als Teil der textlichen Festlegungen, Umweltbericht und Fachbeiträge) Bezug genommen.

Zu 1: Einleitung**Zu den Ausführungen in den Textlichen Festlegungen S. 12 und 26**

[...] Die im rechtswirksamen Regionalplan und den Flächennutzungsplänen der Kommunen gesicherten Flächen für die Wohnbaulandentwicklung werden vielerorts nicht mehr in diesem Maße benötigt.[...]

Die Entwicklung der ASB ist nachhaltig und der demographischen Entwicklung entsprechend angemessen zu gestalten. Die Bevölkerungszahl wird in weiten Teilen des Planungsraums bis zum Jahr 2040 deutlich abnehmen. Die derzeit im Regionalplan und auch in den Flächennutzungsplänen gesicherten Flächen für die Wohnraumentwicklung werden daher vielerorts nicht mehr in diesem Maße benötigt und sind im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung zurückzuführen und nicht weiter planerisch als ASB bzw. als Wohnbaufläche zu sichern.

Bewertung / Kritik bzw. Anregung / Forderung

Diese Aussage kann so pauschal aus Sicht der Stadt Siegen nicht getroffen werden. Da die Restriktionen bei der Entwicklung von Wohnbauland und gewerblichen bzw. industriellen Bauflächen immer stärker zunehmen, muss den Kommunen eine gewisse Flexibilität, auch in Form einer Auswahl zwischen mehreren Flächen, die für eine Entwicklung geeignet sind, eingeräumt werden. Zu dem Ergebnis kommt auch die Veröffentlichung des difu². Darauf gestützt regt die Stadt Siegen an, dies als Hinweis in der Einleitung an beiden Stellen zu ergänzen. Das Vorhandensein der Entwicklungsmöglichkeiten bedeutet nämlich nicht automatisch, dass diese Flächen einer Nutzung zugeführt werden. Dies wird dadurch deutlich, dass, wie oben schon erläutert, die Stadt Siegen in der Vergangenheit sehr flächensparend und passgenau neue Baugebiete eher unter dem Bedarf entwickelt hat.

Zu den Ausführungen in den Textlichen Festlegungen S. 14 und 24

[...] Der Regionalplan unterstützt die nachhaltige Entwicklung der Wirtschaft im Planungsraum, indem er neue Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung festlegt. [...]

[...] Daher ist es von besonderer Bedeutung, dass die festgelegten GIB auf der Ebene der kommunalen Bauleitplanung effizient und nachhaltig umgesetzt werden. Das bedeutet, dass mit Hilfe der Instrumente des Baugesetzbuches zum einen nicht GIB-konforme Nutzungen ausgeschlossen werden [...].

Bewertung / Kritik bzw. Anregung / Forderung

Mit den im Regionalplanentwurf getroffenen Festlegungen wird die kommunale Planungshoheit bezüglich der Entwicklung von Bereichen für Gewerbliche und Industrielle Nutzung (GIB) deutlich eingeschränkt, da in dieser Gebietskategorie künftig nur noch Betriebe zulässig sein sollen, die nicht wohnverträglich sind. In der kommunalen Bauleitplanung wird eine Entwicklung der GIB nach dem Willen der Bezirksplanungsbehörde nur noch hin zur Festsetzung GI (Industriegebiet) gemäß BauNVO möglich sein. Die Stadt Siegen bietet in ihren Gewerbe- und Industriegebieten jedoch auch solchen Betrieben Ansiedlungsmöglichkeiten, die nicht stark emittieren, für die jedoch andernorts im Stadtgebiet, beispielsweise

² Aktive Bodenpolitik | Fundament der Stadtentwicklung | Bodenpolitische Strategien und Instrumente im Lichte der kommunalen Praxis, Januar 2021

auf Grund verkehrlicher Auswirkungen oder benötigter Flächenzuschnitte, keine Flächen verfügbar sind. Für eine zukunftsgerichtete Gewerbe- und Industriegebietsentwicklung der Stadt Siegen ist es daher essentiell, dass die Flexibilität der bauleitplanerischen Ausgestaltung im Hinblick auf die GIB bestehen bleibt und nicht durch den Regionalplan beschnitten wird. Mehr dazu unter dem Ziel 4.3-1.

Zu 2.1: Klimaschutz

2.1-1 Grundsatz – Klimaschutzrelevante Böden

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen Böden mit Funktion als Kohlenstoffsinken oder Kohlenstoffspeicher gesichert werden. Bei Planungen und Maßnahmen der Landschaftsentwicklung sollen klimaschutzrelevante Böden gesichert oder wiederhergestellt werden.

Bewertung / Kritik

Die in diesem Grundsatz angesprochenen schutzwürdigen Böden sind im Regionalplanentwurf nicht dargestellt. Es wird auf den Fachbeitrag des GD NRW bzw. auf dessen Kartenwerk verwiesen und darauf, dass die Bereiche, die gemäß dem Grundsatz zu schützen sind, durch aufstehende Vegetation sowie mittels historischer Datenquellen zu identifizieren seien. Der Fachbeitrag des GD NRW ist auf der Seite der Bezirksregierung im Gegensatz zu anderen Fachbeiträgen nicht herunterzuladen oder einzusehen.

Anregung / Forderung

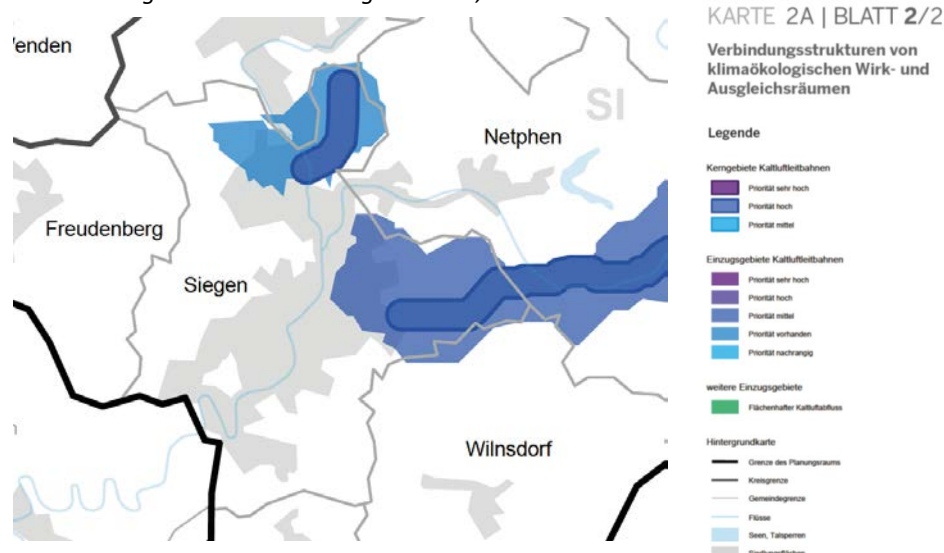
Wenn sich eine Grundsatz- bzw. Zielformulierung des Regionalplans auf eine bestimmte Flächenkategorie bezieht, muss diese im Regionalplan dargestellt werden, vorzugsweise in der zeichnerischen Darstellung, damit der Flächenzuschnitt für die Stadt Siegen klar erkennbar ist. Der Verweis allein auf einen Fachbeitrag, der nicht Teil des förmlichen Planwerks ist, reicht nicht aus. Da der räumliche Bezug dieses Grundsatzes völlig unklar bleibt und somit keine Stellungnahme seitens der Stadt Siegen möglich ist, wird gefordert, diesen Grundsatz zu streichen.

Zu 2.2: Klimafolgenanpassung

2.2-1 Ziel – Kernbereiche von Kaltluft-Leitbahnen mit sehr hoher und hoher Priorität

Die Kernbereiche von Kaltluft-Leitbahnen mit überörtlicher Bedeutung mit sehr hoher und hoher Priorität dürfen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen nicht in ihren klimaökologischen und lufthygienischen Funktionen beeinträchtigt werden (vgl. Erläuterungskarte 2A).

Dazu: Auszug aus der Erläuterungskarte 2A, Blatt 2

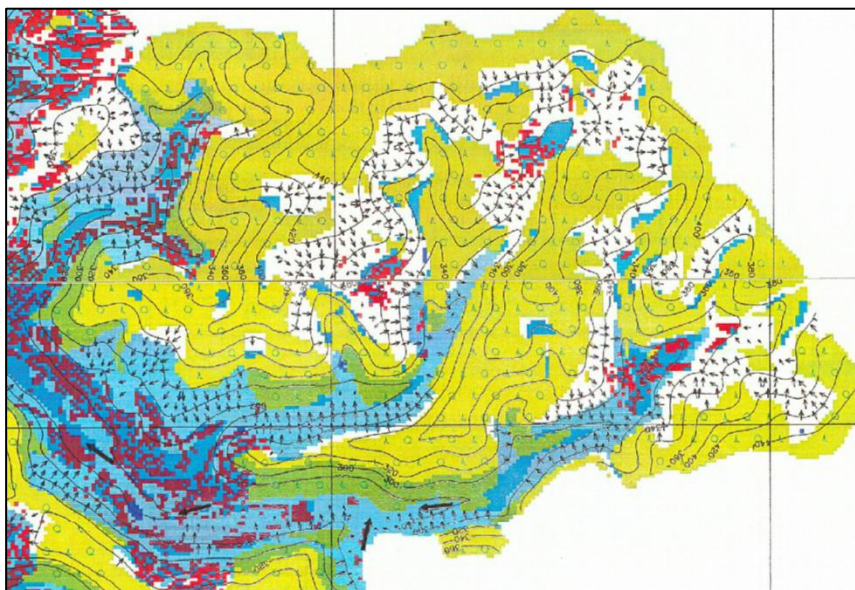


Bewertung / Kritik

Der Regionalplanentwurf beschreibt in der Erläuterungskarte 2A „Verbindungsstrukturen von klimaökologischen Wirk- und Ausgleichsräumen“ eine regional bedeutsame Kaltluftleitbahn, die entlang des Siegtals in Netphen über das Feuersbachtal bis in den städtischen Siedlungsbereich von Kaan-Marienborn verläuft. Diese Ausweisung kann aufgrund der tatsächlichen topografischen Verhältnisse fachlich nicht nachvollzogen werden, da die Kaltluft danach vom Netphener Siegtal kommend ca. 70 Höhenmeter hangaufwärts über einen bewaldeten Höhenrücken (Feuersbacher Furt) fließen müsste, um im Feuersbachtal Richtung Innenstadt abfließen zu können.

Die nachstehende Übersichtskarte (Auszug Klimagutachten Stadt Siegen, 1993) der lokalklimatisch bedeutsamen Flächen Feuersbach- und Breitenbachtal gibt die tatsächlichen Verhältnisse der Kaltluftentstehungsflächen und Kaltluftabflüsse wieder. Ein Zufluss von Kaltluft aus dem Siegtal in Netphen ist hier erwartungsgemäß nicht zu erkennen.

Auszug Klimagutachten Stadt Siegen, 1993



Methodisch ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die angesprochenen Kernbereiche der Kaltluftentstehungsgebiete nur in der Erläuterungskarte 2A und nicht in der zeichnerischen Darstellung verortet sind, jedoch als Ziel zu beachten sind. Auf Grund des groben Maßstabs der Erläuterungskarten können die nicht zu beeinträchtigenden Bereiche aus Sicht der Stadt Siegen nicht verortet werden. Da es sich um ein Ziel der Raumordnung handelt und diese als endabgewogen zu verstehen ist, muss eine genaue Verortung und inhaltlich-fachliche Richtigkeit vorausgesetzt sein.

Anregung / Forderung

Die Abgrenzung der Kaltluftentstehungsgebiete ist auf Basis der örtlichen fachlichen Informationen zu überarbeiten. Die neue Abgrenzung ist in eine detailliertere Erläuterungskarte im Sinne einer guten Verortung oder in die zeichnerische Darstellung des Regionalplans aufzunehmen.

Im Hinblick auf die fragliche Endabgewogenheit im Sinne der Verbindlichkeit, der räumlichen und sachlichen Bestimmtheit der Flächen wird angeregt, das Ziel in einen Grundsatz der Raumordnung umzuwandeln, da Grundsätze in die Planung der entsprechend konkretisierenden Bauleitplanung einzelfallbezogen und spezifisch eingebunden werden müssen.

2.2-3 Grundsatz – Grün- und Freiflächen mit thermischer Ausgleichsfunktion

Grün- und Freiflächen mit thermischer Ausgleichsfunktion im Übergangsbereich von Siedlungsraum und Freiraum sollen insbesondere im Rahmen der Bauleitplanung gesichert und entwickelt werden. Dabei sol-

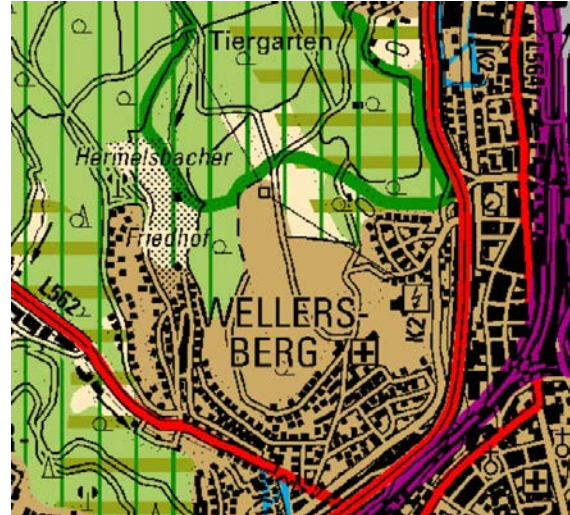
len vor allem die Flächen mit höchster, sehr hoher und hoher Funktionserfüllung nicht beeinträchtigt werden.

Bewertung / Kritik

Auszug aus dem FIS Klimaanpassung:



Auszug aus der zeichnerischen Darstellung des Regionalplanentwurfs:



Die in diesem Grundsatz angesprochenen Grün- und Freiflächen mit thermischer Ausgleichsfunktion sind im Regionalplanentwurf ebenfalls nicht dargestellt. Hier wird auf den Fachbeitrag Klima sowie auf das LANUV-Fachinformationssystem Klima verwiesen.

Der Auszug aus dem FIS Klimaanpassung, Layer Klimaanalyse Gesamtbetrachtung, offenbart, dass lediglich ein Teil der geplanten neuen Wohnbaufläche am Wellersberg als Siedlungsbereich hinterlegt ist. Ein Teil des Bereichs, der seitens der Stadt Siegen zur Entwicklung vorgesehen ist, wird als Grünfläche mit hoher thermischer Ausgleichsfunktion deklariert. Im Umweltbericht hingegen wird die Fläche gemäß dem zugehörigen Steckbrief nur auf sehr hohe bzw. höchste Ausgleichsfunktion untersucht. Die Formulierung des Grundsatzes ist jedoch davon abweichend sehr viel weitreichender und bezieht sich auch auf Flächen mit hoher Ausgleichsfunktion.

Anregung / Forderung

Wenn sich eine Grundsatz- bzw. Zielformulierung des Regionalplans auf eine bestimmte Flächenkategorie bezieht, muss diese im Regionalplan dargestellt werden, vorzugsweise in der zeichnerischen Darstellung, damit der Flächenzuschnitt für die Stadt Siegen klar erkennbar ist. Der Verweis allein auf einen Fachbeitrag, der nicht Teil des förmlichen Planwerks ist, reicht nicht aus. Bezüglich dieses Grundsatzes wird eine dynamische Verweisung auf das LANUV-Fachinformationssystem Klimaanpassung ergänzt, die so aus Sicht der Stadt Siegen rechtlich als nicht zulässig angesehen wird. Der hier formulierte Grundsatz widerspricht beispielsweise der Ausweisung des ASB im Bereich des Wellersbergs auf Siegener Stadtgebiet. Es wird daher gefordert, dass die Bezirksregierung die Belange des Klimaschutzes im Zuge der Ausweisung von Siedlungsflächen (ASB, GIB) weiter untersucht und die Belange der Siedlungsflächenentwicklung und des Natur- und Landschafts- bzw. Klimaschutzes – wie es als Plangeberin ihre Aufgabe ist – gegen- und untereinander (sach)gerecht abwägt. Im Ergebnis müssen im Regionalplan Siedlungsflächen dargestellt werden, die durch die Stadt Siegen vollumfänglich beplant werden können und nicht in ihrer Realisierbarkeit durch Informationen außerhalb des Regionalplanentwurfs und unkonkret formulierte Grundsätze der textlichen Festlegungen eingeschränkt werden.

2.2-4 Grundsatz – Böden mit besonderer Kühlungsfunktion

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen Böden mit besonderer Kühlungsfunktion vor Inanspruchnahme geschützt werden.

Bewertung / Kritik und Anregung / Forderung

Siehe dazu auch Textliche Festlegungen S. 33 – klimaschutzrelevante Böden.

2.2-5 Grundsatz – Bodenschutz zum Vorbeugen von Schäden durch Starkregen

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen soll Schäden in Folge von Starkregenereignissen vorgebeugt werden. Wälder mit besonderer Bedeutung für den Schutz vor Wassererosion sowie Böden mit besonderer Wasseraufnahmekapazität im 2 m-Raum sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen und in ihrer Funktion zu sichern.

Bewertung / Kritik und Anregung / Forderung

Siehe dazu auch Textliche Festlegungen S. 33 – klimaschutzrelevante Böden.

Zudem wird hier offensichtlich von der Stadt Siegen wie von allen anderen Kommunen erwartet, dass Kartenwerke des Landesbetriebs Wald und Holz sowie des Geologischen Dienstes NRW analysiert und somit Waldbestände mit der im Grundsatz angesprochenen besonderen Wasseraufnahmekapazität des Bodens eigenständig identifiziert werden. Ob nun die im Grundsatz angesprochenen Wälder oder die dort erwähnten Böden oder nur die sich gegenseitig überlagernden Wälder und Böden zu schützen sind, bleibt in der Formulierung offen. Auch in den Flächensteckbriefen des Umweltberichtes ist nur vermerkt, ob Böden mit hoher Wasseraufnahmekapazität in der jeweils ausgewiesenen Fläche vorkommen oder nicht. Eine Verortung wurde auch dort nicht vorgenommen. Die Stadt Siegen sieht die entsprechende Auswertungsarbeit sowie die Abwägung der Belange der Schutzgüter auf Ebene des Regionalplans jedoch klar als Aufgabe der Bezirksregierung Arnsberg als Trägerin der Regionalplanung an. Diese Aufgabe wurde hier nur unzureichend erfüllt und mündet in einer unklaren Grundsatz-Formulierung. Zu diesem Grundsatz sei weiterhin angemerkt, dass sich die Bewertungsgrundlage durch die massiven Borkenkäferkalamitäten auch auf Siegener Stadtgebiet deutlich verändert hat und daher diesbezüglich eine Neubewertung und Neuformulierung des Regionalplanentwurfs als notwendig erachtet wird.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert analog zum Grundsatz 2.1-1, auch den Grundsatz 2.2-5 zu streichen.

Zu 2.3: Regionale Grünzüge**2.3-1 Ziel – Regionale Grünzüge**

Die regionalen Grünzüge sind insbesondere aufgrund ihrer klimaökologischen und lufthygienischen Funktion sowie zur siedlungsräumlichen Gliederung zu sichern und zu entwickeln. Sie sind vor siedlungsräumlicher Inanspruchnahme zu schützen. Sie dürfen für siedlungsräumliche Entwicklungen ausnahmsweise in Anspruch genommen werden, wenn für siedlungsräumliche Entwicklungen keine Alternativen außerhalb des betroffenen Grünzuges bestehen und insbesondere ihre klimaökologische und lufthygienische Funktionsfähigkeit und ihre Funktion zur siedlungsräumlichen Gliederung erhalten bleiben. Die Entwicklung der im regionalplanerisch festgelegten Freiraum gelegenen Ortsteile ist im Rahmen der raumordnerischen Voraussetzungen und unter Beachtung von Satz 3 möglich.

Allgemeine Bewertung / Kritik

Grundsätzlich ist der fachliche Hintergrund zur geplanten Ausweisung Regionaler Grünzüge als Maßnahme zum Erhalt klimaökologischer Ausgleichsflächen zu begrüßen, jedoch nur dann, wenn die Ausweisung solcher Regionalen Grünzüge sachgerecht erfolgt. Die Ausweisung muss sich also klar aus den örtlichen Gegebenheiten und der lokalklimatischen Bedeutung der Flächen ableiten lassen. Im Ruhrge-

biet, wo die Ausweisung Regionaler Grünzüge seit den 1920er Jahren im Siedlungsflächenverband Ruhr (SVR) Tradition hat, dient die Ausweisung der Regionalen Grünzüge vorrangig der Vernetzung von Grün- und Freiräumen innerhalb der dicht besiedelten Metropolregion Ruhr sowie der siedlungsstrukturellen Gliederung. Einerseits bieten die Regionalen Grünzüge geschützte Bereiche für Flora und Fauna und zur Entwicklung von Trittsteinbiotopen sowie zur Verknüpfung der Natur- bzw. Flussräume von Ruhr, Em-scher und Lippe. Andererseits dienen diese Bereiche den Menschen der Region zur Erholung und als Aufenthaltsflächen.

Die Flächen, die die Bezirksregierung Arnsberg im hier vorliegenden Regionalplanentwurf als Regionale Grünzüge deklariert, bilden kein solches zusammenhängendes Freiraumsystem. Vielmehr handelt es sich um vorrangig punktuelle Flächenfestlegungen, die sich korsettartig um ausgewählte Siedlungsbereiche sowie über Siedlungsbereiche im AFAB (Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche) legen. Die Intention, Freiräume für die Erholung an Siedlungsräume anzubinden, einen Biotopverbund zu schaffen oder den Siedlungsraum zu gliedern, sind mit diesen Flächenausweisungen nicht erkennbar.

Die Methodik zur Ermittlung der Regionalen Grünzüge lässt sich nicht aus deren ursprünglicher Intention bzw. aus der Intention der Grünzugausweisungen des LEP NRW herleiten und erscheint äußerst frag-würdig. In einem ersten Schritt wurden Räume mit einem erhöhten Verdichtungsgrad identifiziert. Wie sich dieser „erhöhte Verdichtungsgrad“ quantitativ bemisst, ist nicht ausgeführt. Hinzugenommen wur-den Bereiche mit ungünstiger thermischer Situation heute sowie in 50 Jahren, basierend auf einer Karte aus dem Fachbeitrag Klima. Weiterhin bilden Siedlungsbereiche einen Suchraum, „bei denen von einer weiteren Verdichtung des Siedlungskörpers bzw. einem Zusammenwachsens von Siedlungskörpern aus-zugehen ist.“ (Begründung: S. 16). Nähere Angaben dazu, worauf diese Prognose der Bezirksregierung Arnsberg fußt, bleiben aus. Für die eigentliche Flächenausweisung wird dann unter anderem auf die nicht korrekt ermittelten Kaltluft-Leitbahnen verwiesen (s. unter „Zu 2.2: Klimaanpassung“ dieser Stel-lungnahme) sowie auf die Räume mit thermischen Ausgleichsfunktionen. Die weiteren Abgrenzungskri-terien für die Flächen werden nur genannt, unter Verweis auf die Funktionen Erholung und Biotopver-netzung:

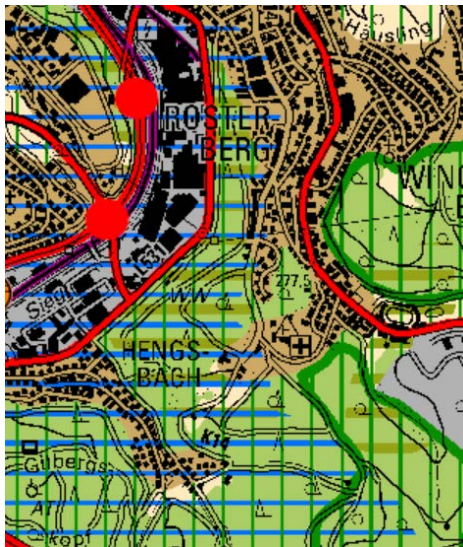
- | Erholungswald nach Waldfunktionenkarte
- | Klimaschutzwald nach Waldfunktionenkarte
- | Flächen des Biotopverbundes gem. Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- | Räumlicher Bezug zu Verdichtungsgebiet
- | Lage von Hitzeinseln im Siedlungsraum
- | Kommunale Planungsabsichten

Wie die genaue Abgrenzung vonstattengeht, ist nicht nachzuvollziehen, ebenso nicht, welche Abgren-zungsmethodik sich hinter dem Kriterium „kommunale Planungsabsichten“ verbirgt oder wie sich der „räumliche Bezug“ zu einem Verdichtungsgebiet genau gestaltet. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass das planerische Ergebnis der Abgrenzung nach Abarbeiten der gewählten Methodik nicht der Intention der Ausweisung von Regionalen Grünzügen nach fachlicher, eingangs erläuteter Definition entspricht.

Auch bei detaillierter Betrachtung ist nicht ersichtlich, auf welcher fachlichen Grundlage die Festlegun-gen der Regionalen Grünzüge im Siegener Stadtgebiet basieren. Sie korrespondieren in weiten Teilen nicht mit den örtlichen Erkenntnissen und Untersuchungen:

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Fischbacherberg / Hermelsbach“**Detailbetrachtung:**

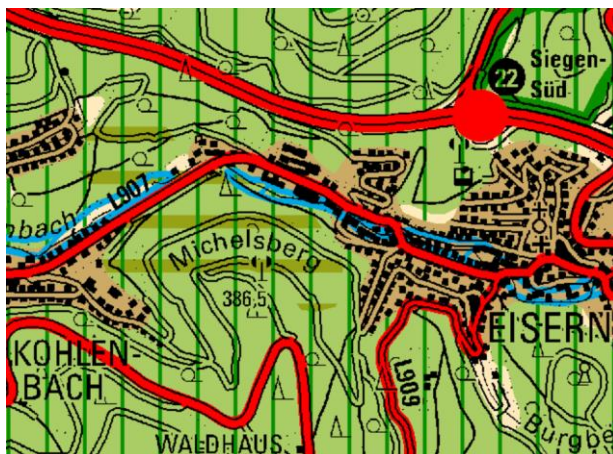
Den mit Wald bestandenen Hängen am Fischbacherberg und entlang der Straße an den drei Pfosten kommt nach dem Klimagutachten Siegen keine hervorgehobene lokalklimatische Bedeutung zu. Die Ausweisung als Regionaler Grünzug kann nicht nachvollzogen werden.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Sieghänge am Rosterberg / Hengsberg“**Detailbetrachtung:**

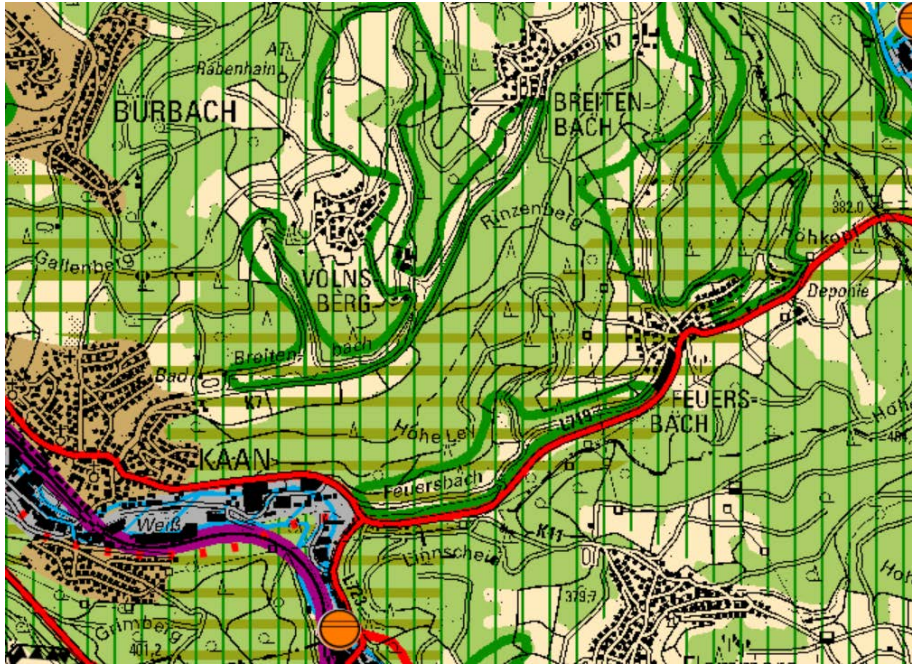
Relevante Kaltluftabflüsse sind von den waldbestandenen Hängen nicht zu erwarten. Das Klimagutachten Siegen weist der Fläche keine hervorgehobene lokalklimatische Bedeutung zu. Die Ausweisung als Regionaler Grünzug kann nicht nachvollzogen werden. Gleichwohl sind und bleiben die Hänge bewaldet, bzw. werden sich nach der Abholzung (Borkenkäferkalamität) wieder als Wald entwickeln. Aufgrund des steilen Geländes sind alternative Nutzungen nicht möglich.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Leimbachtal / Minnerbachtal“**Detailbetrachtung:**

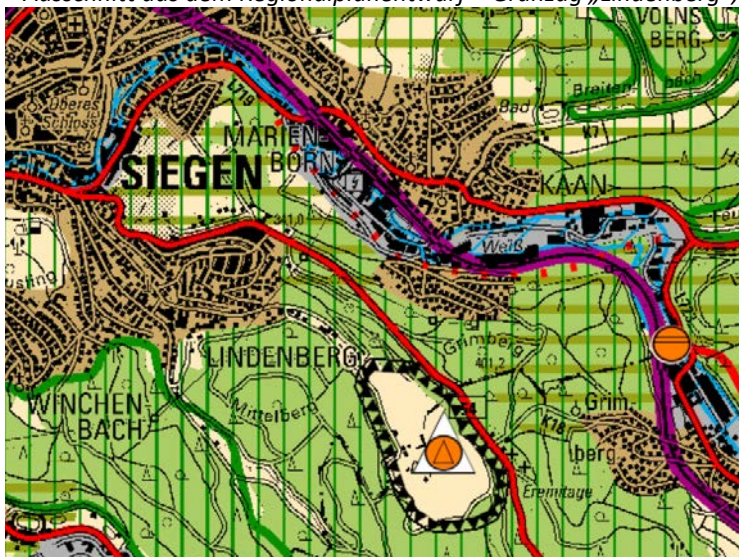
Relevante Kaltluftabflüsse sind von den waldbestandenen Hängen und aus dem Minnerbachtal nicht zu erwarten. Das Klimagutachten Siegen weist der Fläche keine hervorgehobene lokalklimatische Bedeutung zu. Die Ausweisung als Regionaler Grünzug kann nicht nachvollzogen werden, zumal große Teile der Flächen bereits bebaut sind (Leimbachstadion, Reitzentrum, Gewerbe). Die zum Teil entwaldeten Hänge werden sich (Borkenkäferkalamität) wieder als Wald entwickeln.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Michelsberg“, Eisern**Detailbetrachtung:**

Relevante Kaltluftabflüsse sind von den waldbestandenen Hängen beidseits des Eisernbachtals nicht zu erwarten. Das Klimagutachten Siegen weist der Fläche keine hervorgehobene lokalklimatische Bedeutung zu. Die Ausweisung als Regionaler Grünzug kann nicht nachvollzogen werden.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Feuersbachtal / Breitenbachtal“**Detailbetrachtung:**

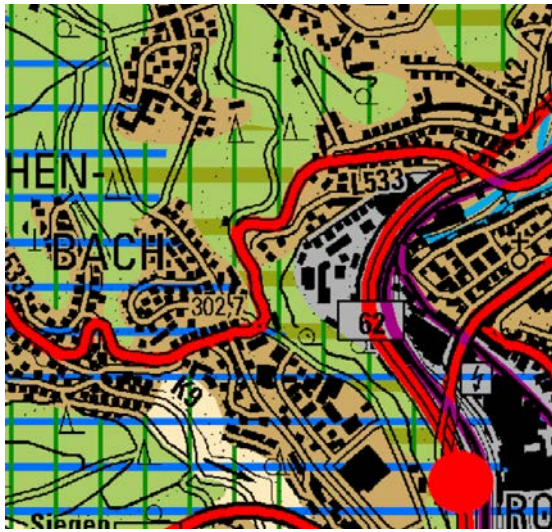
Das Klimagutachten Siegen weist im Breitenbachtal und Feuersbachtal großflächig lokalklimatisch bedeutsame Freiflächen aus. Die von den Hängen abfließende Kaltluft kann zur Frischluftversorgung des Siedlungsraum Kaan-Marienborn beitragen. Die Ausweisung eines Regionalen Grünzuges ist aus klimatischer Sicht nachvollziehbar – die allgemeinen Bedenken gelten jedoch auch hier.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Lindenberg“, Siegen**Detailbetrachtung:**

Das Klimagutachten Siegen weist im Bereich des Lindenberg in Siegen lokalklimatisch bedeutsame Freiflächen aus. Die von den Hängen abfließende Kaltluft kann zur Frischluftversorgung der Siegener Innenstadt bzw. der Ortslage Kaan-Marienborn beitragen.

Die Ausweisung eines regionalen Grünzuges ist aus klimatischer Sicht nachvollziehbar – die allgemeinen Bedenken gelten jedoch auch hier.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Sieghänge am Heidenberg“



Detailbetrachtung:

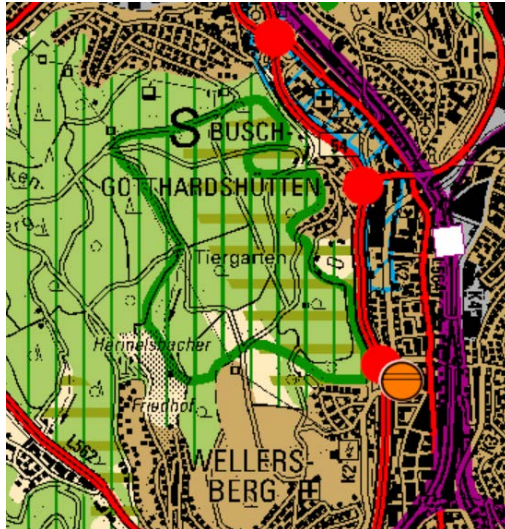
Relevante Kaltluftabflüsse sind von den Waldflächen nördlich Niederschelden nicht zu erwarten. Das Klimagutachten Siegen weist demzufolge diesem Bereich keine hervorgehobene lokalklimatische Bedeutung zu. Die Ausweisung als Regionaler Grünzug kann nicht nachvollzogen werden.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Waldflächen nördlich Niederschelden“

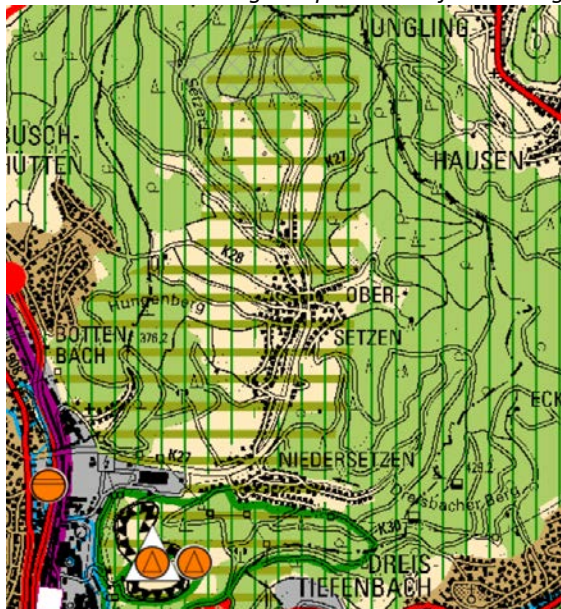


Detailbetrachtung:

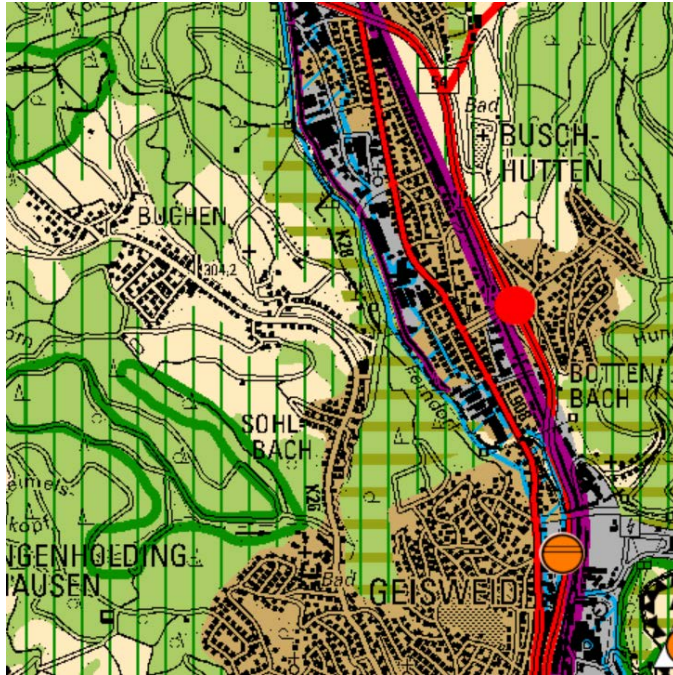
Relevante Kaltluftabflüsse sind von den waldbestandenen Hängen nicht zu erwarten. Das Klimagutachten Siegen weist der Fläche keine hervorgehobene lokalklimatische Bedeutung zu. Die Ausweisung als Regionaler Grünzug kann nicht nachvollzogen werden. Die bewaldeten Hänge bleiben erhalten bzw. werden sich nach der Abholzung (Borkenkäferkalamität) wieder als Wald entwickeln. Aufgrund des steilen Geländes sind alternative Nutzungen nicht möglich.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Tiergarten Weidenau“**Detailbetrachtung:**

Relevante Kaltluftabflüsse sind aus den Waldflächen des Tiergartens nicht zu erwarten. Das Klimagutachten Siegen weist der Fläche keine hervorgehobene lokalklimatische Bedeutung zu. Gleichwohl besitzt das Waldgebiet eine große Bedeutung als ortsnahe Erholungsfläche und als struktureicher Wald mit einem bedeutenden Arteninventar. Diesbezüglich bestehen keine Bedenken gegen die Ausweisung als Regionaler Grünzug – allerdings fehlt auch diesem Grünzug wie allen anderen die eigentliche Vernetzungsfunktion.

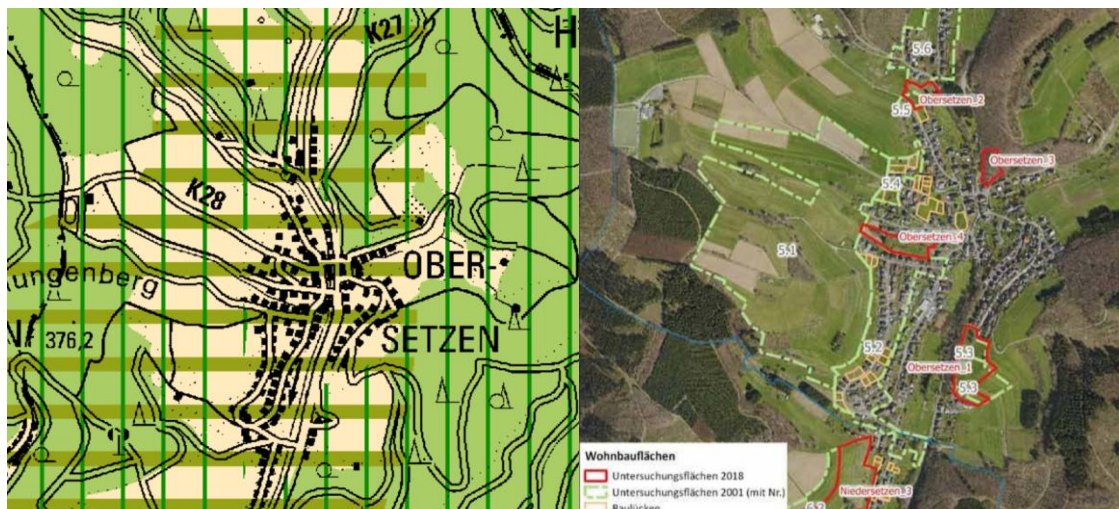
Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Setzebachtal“**Detailbetrachtung:**

Das Klimagutachten Siegen weist im Setzebachtal großflächig lokalklimatisch bedeutsame Freiflächen aus. Die von den Hängen abfließende Kaltluft kann zur Frischluftversorgung des Ferndorftales mit der Ortslage Geisweid und dem Industriegebiet beitragen. Die Ausweisung eines Regionalen Grünzuges ist aus klimatischer Sicht nachvollziehbar – die allgemeinen Bedenken gelten jedoch auch hier.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – Grünzug „Waldflächen entlang des Ferndorftales“**Detailbetrachtung:**

Relevante Kaltluftabflüsse sind von den waldbestandenen Hängen nicht zu erwarten. Das Klimagutachten Siegen weist der Fläche keine hervorgehobene lokalklimatische Bedeutung zu. Die Ausweisung als Regionaler Grünzug kann nicht nachvollzogen werden. Die bewaldeten Hänge bleiben erhalten bzw. werden sich nach der Abholzung (Borkenkäferkalamität) wieder als Wald entwickeln. Aufgrund des zum Teil steilen Geländes sind alternative Nutzungen nicht zu erwarten. Eine relevante klimaökologische Bedeutung kommt dagegen dem westlich angrenzenden Sohlbachtal mit seinen großflächigen Freiflächen zu.

Auch die Überplanung der Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereiche bzw. kleinerer Ortsteile mit Regionalen Grünzügen bereitet Probleme:

Auszug aus dem Regionalplanentwurf / Auszug aus dem Wohnbau- und Agrarlandkonzept

In den als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich (AFAB) deklarierten Stadtteilen lässt der Landesentwicklungsplan (LEP) eine moderate Siedlungsentwicklung zu, von der die Stadt Siegen in den nächsten Jahren zum Erhalt der Trag- und Zukunftsfähigkeit der Stadtteile Gebrauch machen wird. Die Ausnahmeregelung der Zielformulierung, gemäß der keine Alternativen außerhalb des betroffenen Grünzugs bestehen dürfen, führt allerdings zu einer abwegigen Gesamtschau:

So könnten im Bereich Obersetzen Flächen an den Siedlungsändern zu Wohnbauland entwickelt werden, weil diese nicht vom Regionalen Grünzug erfasst werden. Flächen im Innenbereich des Ortsteils, die im Zuge des Wohnbaulandkonzeptes untersucht und von denen einige als geeignet für eine Entwicklung angesehen wurden, dürfen gemäß dieser Regelung jedoch gerade nicht entwickelt werden, weil sie sich innerhalb des Regionalen Grünzugs befinden.

Weiterhin enthält die Begründung den Hinweis darauf, dass bei einer generellen Entwicklung von Flächen in Stadtteilen im AFAB, die von Regionalen Grünzügen überlagert werden, künftig nur im Einzelfall entschieden werden kann, ob eine Beeinträchtigung durch die angestrebte Planung vorliegt (vgl. Begründung: S. 17). Einige der ländlichen Stadtteile Siegens wie Feuersbach und Obersetzen/Niedersetzen, werden dadurch in ihrer Entwicklung gehemmt und Bauleitplanverfahren, die die Stadt Siegen in diesen Stadtteilen anstößt, werden mit zusätzlichen, nicht abschätzbaren Restriktionen („Einzelfallentscheidungen“) belegt. Diese Regelung stellt somit einen deutlichen, nicht begründeten Eingriff in die kommunale Planungshoheit dar.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert, die Methodik der Ausweisung von Regionalen Grünzügen sowie deren zeichnerische Darstellung von Grund auf zu überarbeiten. Viele der Flächenfestlegungen auf Siegener Stadtgebiet sind aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Die getroffenen Festlegungen sind daher zurückzunehmen. Aktuell scheint die Flächenkategorie der Regionalen Grünzüge der Plangeberin nur dazu zu dienen, der Stadt Siegen und anderen Kommunen im Planungsraum Südwestfalen Flexibilität bezüglich der Ausweisung von Siedlungsflächen zu nehmen, insbesondere in den Ortsrandbereichen. Auf Grund zahlreicher Restriktionen, mit denen die Baulandentwicklung in den Stadtteilen oder Ortsrandbereichen ohnehin schon behaftet ist, wird daher neben einer grundsätzlichen Überarbeitung dieser Flächenkategorie gefordert, dass die Regionalen Grünzüge nicht bis unmittelbar an die ASB/GIB heranreichen, sondern dass ein Übergang eingeräumt wird, innerhalb dessen der Stadt Siegen ein gewisser Spielraum zur Ausübung ihrer kommunalen Planungshoheit gewährt wird. Dies ist dann gegeben, wenn die Flächen in den Übergangsbereichen beispielsweise als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich (AFAB) oder als Fläche für Wald ausgewiesen werden. Zudem fordert die Stadt Siegen, die Flächenkategorie der Regionalen Grünzüge nicht mit Stadtteilen im AFAB zu überlagern, sondern endabgewogene Festlegungen zu treffen: Die Festlegung als Regionaler Grünzug ist zurückzunehmen, da die Siedlungsbereiche der Bestandssituation entsprechen.

Generell stellt sich die Frage, ob die Flächenkategorie der Regionalen Grünzüge für den hier vorliegenden deutlich weniger dicht besiedelten Planungsraum das richtige Instrument ist. Gemäß Raumordnungsgesetz (ROG) ist die Leitvorstellung für die Raumordnung die, dass eine großräumig ausgewogene Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen herbeigeführt werden soll. Diese hier vorgesehene Festlegung führt jedoch eher dazu, dass sich die ohnehin schon aufgrund ihrer spezifischen Voraussetzungen sehr unterschiedlichen Teilräume perspektivisch noch weiter auseinander entwickeln werden. Auch die Festlegungen des Landesentwicklungsplans deuten darauf hin, dass diese Flächenkategorie eher in Ballungsräumen zum Einsatz kommen sollte und dort auch einen sinnvollen Zweck erfüllt. Dem entsprechend sind im LEP in der zeichnerischen Darstellung im Ruhrgebiet und längs der Rheinschiene auch Regionale Grünzüge festgelegt. In Südwestfalen hat die Landesregierung im LEP – sicherlich aus gutem Grunde – auf eine Ausweisung verzichtet.

Zu 3.1: Kulturlandschaftsentwicklung

3.1-2 Grundsatz – Bedeutsame Kulturlandschaftsbereiche

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen soll der Charakter der bedeutsamen Kulturlandschaftsbereiche mit ihren wertgebenden Elementen und Strukturen unter Berücksichtigung der Leitbilder sowie der fachlichen Grundsätze bewahrt und entwickelt werden (vgl. Fachbeitrag Kulturlandschaft). Die bedeutsamen Kulturlandschaftsbereiche sind in der Erläuterungskarte 3A abgebildet.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen regt an, die Kulturgüter mit Raumwirkung sowie die bedeutsamen Kulturlandschaftsbereiche aus der Erläuterungskarte 3A im Regionalplanentwurf in der Legende zur Verortung zu benennen und dahingehend nicht alleine auf den Fachbeitrag zu verweisen. Die Stadt Siegen regt außerdem an, die alte Siegtalbrücke, die im kulturlandschaftlichen Fachbeitrag des LWL beschrieben wird, als kulturlandschaftsprägendes Bauwerk zu streichen bzw. aus der Erläuterungskarte herauszunehmen, weil im Zuge der Ausbaumaßnahme A 45 der Umgang mit dem technischen Bauwerk in Verantwortung des Landesbetriebes NRW liegt und weil aus Sicht der Stadt Siegen nicht geboten ist, beispielsweise Sichtachsen zu diesem technischen Bauwerk in Bezug auf Planungen und Maßnahmen zu schützen.

3.1-3 Grundsatz – Kulturhistorische Kleinstrukturen

Im Rahmen der Landschaftsplanung sollen bei der Darstellung der Entwicklungsziele für die Landschaft morphologische und sonstige kulturhistorisch bedeutsame Kleinstrukturen in ihrem räumlichen Zusammenhang berücksichtigt werden.

Bewertung / Kritik

Bereits die Verwendung der Begrifflichkeit „Kleinststrukturen“ weist darauf hin, dass der Regionalplanentwurf an dieser Stelle Regelungen enthält, die seiner Maßstabebene nicht gerecht werden. Die angesprochenen „Kleinststrukturen“ wie beispielsweise die in den Erläuterungen angesprochenen paläontologischen Relikte oder Ofenreste als Zeugnisse des historischen Bergbaus werden – soweit sie durch Planungen betroffen sind – im Zuge der kommunalen Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB berücksichtigt und die entsprechenden Belange werden in die Abwägung eingestellt.

Anregung / Forderung

Aus Sicht der Stadt Siegen ist der Grundsatz zu streichen – der Umgang mit den genannten Schutzgütern kann der kommunalen Planungshoheit überlassen werden.

Zu 3.2: Freizeit, Erholung, Tourismus

3.2-2 Grundsatz – Sicherung und Schutz des Orts- und Landschaftsbildes

Neue raumbedeutsame Einrichtungen für Erholung, Sport, Freizeit und Tourismus sollen sich in das bestehende Orts- und Landschaftsbild einfügen und seinem grundlegenden Charakter entsprechen.

Bewertung / Kritik

Der Grundsatz zur Sicherung und zum Schutz des Orts- und Landschaftsbildes nimmt Bezug auf den Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Ohne Heranziehung dieses Fachbeitrags, in dem die Landschaftsbildeinheiten beschrieben sind, ist der formulierte Grundsatz nicht aus sich heraus verständlich. Für Siegen ist der formulierte Grundsatz jedoch von Bedeutung, da sich aus dem Fachbeitrag ergibt, dass das LANUV das Landschaftsbild auf Siegener Stadtgebiet fast ausnahmslos in die Wertigkeiten „sehr hoch (herausragend)“ (dunkelgrün) und „hoch (besonders)“ (hellgrün) einstuft:

Ausschnitt aus Karte 15 des Fachbeitrags Naturschutz und Landschaftspflege

Anregung / Forderung

Die Bewertung der Landschaftsbildeinheiten aus dem Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege müssen bei Beibehaltung dieses Grundsatzes Teil des Regionalplanentwurfs werden. In dieser Form ist der räumliche und inhaltliche Bezug des Grundsatzes aus Sicht der Stadt Siegen unklar bzw. allein aus dem Regionalplan heraus nicht verständlich.

			U			
Vlb-048-O3	Wald-Offenland-Mosaik östlich von Siegen	Das Landschaftsbild wird in dieser großflächigen LBE durch eine waldreiche Mittelgebirgslandschaft geprägt. Eingestreut finden sich zahlreiche größere Siedlungen, die von Offenland umgeben sind. Das Offenland besteht überwiegend aus Wiesen und Weiden, gelegentlich durchsetzt von Ackerflächen. Der Siedlungsflächenanteil ist vergleichsweise hoch. Das Waldbild prägt in besonderer Weise das aktuelle Bild der Landschaft. Landschaftsraumtypisch ist heute der Wechsel von Fichtenwald und Eichen-Birken-Wald. Stellenweise zeigen Eichen-Birkenwälder noch charakteristische Phasen der Waldentwicklung klassischer Niederwälder. Zum Strukturreichtum tragen zudem zahlreiche kleinere Fließgewässer bei, in deren schmaler Talsohle sich ebenfalls oft Grünland findet. Aufgrund des hohen Siedlungsanteils ist die LBE durchzogen von einigen größeren Straßen. Darüber hinaus finden sich in den Randbereichen der Siedlungen oftmals größere Gewerbegebiete. Südöstlich von Siegen liegt weiterhin eine größere Deponie. Zwischen Anzhausen und Salchendorf stehen einzelne Windenergieanlagen. Insgesamt ist die LBE als vergleichsweise unbelastet einzustufen.	6	3	2	11
Vlb-048-W1	Wald westlich von Kreuztal	Das Landschaftsbild in dieser schmalen LBE ist geprägt von einem hohen Waldanteil. Lediglich nördlich von Krombach finden sich größere Offenlandbereiche, die landwirtschaftlich genutzt werden. Landschaftsraumtypisch ist heute der Wechsel von Nadelwald und Laubwald. Die LBE wird weiterhin geprägt durch zahlreiche Bachtäler, die z. T. steile Einschnitte gebildet haben und für ein abwechslungsreiches Relief sorgen. Die LBE wird von einigen größeren Straßen gequert (u. a. BAB A 45).	6	3	2	11
Vlb-048-W2	Wald um Hilchenbach	Das Landschaftsbild in dieser LBE ist geprägt von einem hohen Waldanteil. Lediglich östlich von Hilchenbach finden sich größere Offenlandbereiche, die landwirtschaftlich genutzt werden. Landschaftsraumtypisch ist heute der Wechsel von Nadelwald und Laubwald. Die LBE wird weiterhin geprägt durch zahlreiche Bachtäler, die z. T. steile Einschnitte gebildet haben und für ein abwechslungsreiches Relief sorgen. Die LBE weist wenige Vorbelastungen auf. Es finden sich vereinzelt größere Straßen.	6	3	2	11

Zu 4.1: Festlegungen für den gesamten Siedlungsraum

4.1-1 Grundsatz – Dezentrale Entwicklung

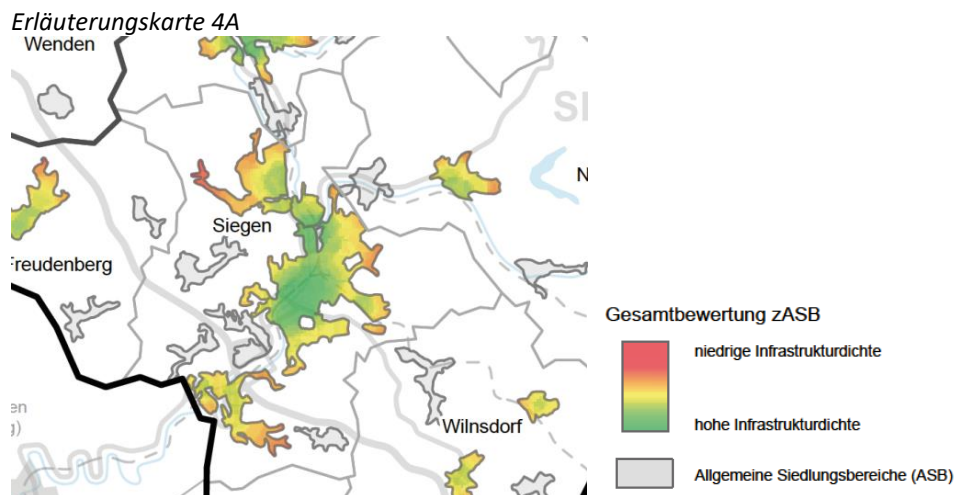
Die polyzentrische Siedlungsstruktur im Planungsraum soll gemäß der Leitvorstellung der dezentralen Konzentration und unter Berücksichtigung der regionaltypischen Siedlungs- und Landschaftsstruktur gesichert und weiterentwickelt werden.

4.1-2 Grundsatz – Daseinsvorsorge sichern

Neue Einrichtungen der Daseinsvorsorge sollen vorrangig in den zASB angesiedelt werden. Eine tragfähige und flächendeckende Grundversorgung in den Kommunen soll gesichert werden.

Bewertung / Kritik

In den Erläuterungen zu beiden Grundsätzen ist aufgeführt, dass sich die Siedlungsentwicklung an den zASB (zentralörtlich bedeutsamen Allgemeinen Siedlungsbereichen) orientieren soll, ebenso die Ansiedlung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Die Erläuterungskarte 4A enthält die Abgrenzung der zASB für die Stadt Siegen:



Im Wohnbaulandkonzept 2018 der Stadt Siegen sind Potenzialflächen für die Wohnbaulandentwicklung auch außerhalb der zASB dargestellt. Weder in den textlichen Festlegungen, noch in den Erläuterungen oder der Begründung des Regionalplanentwurfs wird klargestellt, wie diese beiden Grundsätze in der bauleitplanerischen Abwägung zu berücksichtigen sind und ob Wohnbauflächen und gewerbliche Flächen auch prioritär außerhalb der zASB entwickelt werden dürfen, wenn sie nach einem städtischen Konzept Priorität genießen. Gleiches gilt für die Ansiedlung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge, die im Zuge der Wohnbaulandentwicklung immer mitgedacht werden muss.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert, in den Grundsätzen 4.1-1 und 4.1-2 klarzustellen, dass der Vorrang der Flächen- und Infrastrukturentwicklung in den zASB nicht gilt, wenn ein Abweichen beispielsweise durch die Priorisierung der städtischen Wohnbauflächenentwicklung oder auf Basis eines Integrierten Handlungskonzeptes begründet ist. Da sich der Grundsatz auf eine konkrete zeichnerische Kategorie bezieht, muss die zeichnerische Abgrenzung der zASB maßstäblich und in der zeichnerischen Darstellung, nicht lediglich in einer Erläuterungskarte erfolgen. Die genaue Abgrenzung der zASB ist so nicht nachvollziehbar.

4.1-5 Ziel – Bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung

Die durch die Bauleitplanung zu sichernden Entwicklungsflächen für Wohnen, Gewerbe, Industrie und Mischnutzungen sind am nachweisbaren aktuellen Handlungsbedarf zu bemessen.

Übersteigen die Siedlungsflächenreserven in den Bauleitplänen der Kommunen die abgeschätzten Bedarfe, sind nicht mehr benötigte Reserveflächen dem Freiraum zuzuführen. Handelt es sich um Flächen, die bereits in verbindliche Bauleitplanung umgesetzt sind und für die sich aus der Rückführung der Flächen Entschädigungsansprüche ableiten lassen, so gilt Satz 2 nicht. Vorrangig sind Reserveflächen zurückzuführen, die am Übergang zwischen Siedlungs- und Freiraum liegen oder in im regionalplanerischen Freiraum gelegenen Ortsteilen verortet sind und dabei von ihrer Dimensionierung her nicht an die vorhandene Infrastruktur angepasst sind.

Dazu: Ausführungen zur Methodik der Flächenermittlung in der Begründung (S. 13-17) und Auszug aus den Erläuterungen:

*[...] In Summe setzen sich die ASB-Bedarfe aus den herkömmlichen ASB-Bedarfen und **den erstmalig im Rahmen der Neuaufstellung des vorliegenden Regionalplans abgeschätzten ASB-Gewerbe-Bedarfen (ASB-G)** zusammen. Unter den ASB-G-Bedarfen werden weitere Nutzungen wie Dienstleistungen oder wohnverträgliches Gewerbe subsummiert. Die GIB-Bedarfe umfassen weiterhin die Flächenbedarfe für emittierende Gewerbe- und Industriebetriebe.*

Methodik

Die Methodik zur Abschätzung der Siedlungsflächenbedarfe basiert - wie bisher auch - auf einem von der Landesplanung beim Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen in Auftrag gegebenen Gutachtens aus März 2011. Aufbauend auf diesem Gutachten ist von den Regionalplanungsbehörden gemäß LEP zu ermitteln, in welchem Umfang rechnerisch ein Bedarf an zusätzlichen Wohnbauflächen bzw. Allgemeinen Siedlungsbereichen besteht. Kernpunkt dieser Berechnung sind die Wohnungsmarktkennziffern Ersatzbedarf, Neubaubedarf, Fluktuationsreserve und Leerstand. Der resultierende Wohnungsbedarf wird schließlich mit Siedlungsdichteparametern auf Flächenäquivalente umgerechnet. **Auf Basis desselben Gutachtens (!) hat nun die Bezirksregierung nach Beschluss des Regionalrates vom 12.12.2019 die Methode angepasst.** Wesentliche Änderungen betreffen die Nichtberücksichtigung des Leerstands sowie die Reduzierung der Fluktuationsreserve von 3 % auf 1 %. Zur Umrechnung von Wohnungsbedarf in Fläche werden die Kommunen erneut in einen Dichtewert eingestuft:

"So unterscheidet sich im Planungsraum Arnsberg die Siedlungsentwicklung großer und kleiner Mittelzentren in ihrer Dichte nur unwesentlich. Eine Abgrenzung „verdichtet“ zu „hochverdichtet“ bei 2.000 EW/km² Siedlungs- und Verkehrsfläche wirkt aus empirischer Sicht willkürlich. Einzig das Oberzentrum Siegen weist flächige hochverdichtet Strukturen auf. Deshalb werden die siedlungsstrukturtypischen Dichten wie folgt unterschieden:

- | | | |
|----------------------|--------------------------------|-------------|
| - Gering verdichtet: | < 1.000 EW/km ² SuV | (20 WE/ha) |
| - Verdichtet: | > 2.000 EW/km ² SuV | (30 WE/ha) |
| - Hochverdichtet: | > 100.000 EW | (40 WE/ha)" |

Als Bezugsgröße wird nicht mehr wie bisher das gesamte Gebiet der Verwaltungseinheit verwendet (Bevölkerungsdichte), sondern nur noch der Flächenanteil, der Siedlungs- und Verkehrsraum umfasst (Siedlungsdichte).

Berechnete Bedarfe (Zusammenschnitt aus der Tabelle auf S. 32 der Begründung):

ASB Bedarfsabschätzung 2018–2040				
Stadt/Gemeinde	ASB-Bedarf Wohnen in ha	ASB-Bedarf Gewerbe in ha	Reserven FNP Wohnen 06.01.2020 in ha	Bedarfsab- schätzung 2040 (+) Überhang (-) Defizit in ha
Siegen	149	33	126	-55
Kreis Siegen- Wittgenstein	294	55	628	278

Bewertung / Kritik

Die Methode zur Berechnung der Siedlungsflächenbedarfe wurde durch die Bezirksregierung Arnsberg modifiziert, mit der Folge, dass alle Kommunen in Siegen-Wittgenstein zum Teil deutliche Reduzierungen der Flächenbedarfe verkraften müssen. Dies gilt auch für die Stadt Siegen, obwohl es mit dem hier dargestellten Defizit von 55 ha so aussieht, als ob hier zusätzliche Ausweisungen möglich wären. Auf FNP-Ebene wird der Stadt Siegen ein Überhang von 24 ha bescheinigt, welches zurückzunehmen ist. Die Fluktuationsreserve wurde mit Verweis auf den LEP von 3 % auf 1 % reduziert. Wesentliche Auswirkungen haben die Änderungen bei der Umrechnung des Wohnungsbedarfes in Wohnbauflächenbedarf: Die zur Berechnung angesetzten Werte der Siedlungsdichte werden „scheinbar willkürlich“ Siedlungsstrukturtypen zugeordnet (S. 275, 3. Absatz der textlichen Erläuterungen und Festlegungen). Die angesetzten Werte sind nicht nur „scheinbar“ willkürlich, sondern sehr weit von der Realität entfernt und somit tatsächlich willkürlich, da sie sich nicht an den realen Werten der Region orientieren. Siegen wird als Oberzentrum willkürlich aus der Dichteberechnung herausgenommen und bekommt stattdessen den höchsten Dichtewert zugeordnet, obwohl mehr als die Hälfte der Stadtteile eine Siedlungsdichte < 2.000 EW/km² aufweisen. In der Konsequenz bedeutet dieser höchste Dichtewert nun einen reduzierten Siedlungsflächenbedarf von ca. 25 ha je 1.000 Wohneinheiten bzw. anders ausgedrückt: es müssen 40 WE je ha realisiert werden. Wenn diese Dichtewerte als Zielsetzung der Bezirksregierung verstanden werden sollen, hat dies deutliche Folgen für die städtebauliche Ausformulierung der Siedlungsbereiche. Eine entsprechend verdichtete Bebauung mit einem deutlichen Anteil an Geschosswohnungsbau ist zwar in den Kernbereichen Siegens vorstellbar, nicht jedoch in den ländlich geprägten kleineren Stadtteilen Siegens.

Die Annahme der Siedlungsdichte sollte sich daher vielmehr an der in Siegen tatsächlich vorhandenen Dichte orientieren. Der Regionalplan spricht zwar im Zusammenhang mit der Siedlungsdichte von einem homogenen Raum. Dieser homogene Raum weist aber bereits auf dem Gebiet der Stadt Siegen nicht flächig die hier zu Grunde gelegte Dichte von 40 Wohneinheiten pro ha auf.

Maßgeblichen Einfluss auf die Berechnung der Bedarfe hat zudem der Wechsel der Bezugsgröße. Während bisher die Fläche des gesamten Stadtgebietes Grundlage der Berechnung war, werden nun lediglich die Siedlungs- und Verkehrsflächen zur Berechnung herangezogen, ohne regionale Besonderheiten zu berücksichtigen.

Bei der Berechnung der Wohnbaulandreserven wird auf Seite 276 der textlichen Erläuterungen und Festlegungen zum Regionalplanentwurf außerdem der „gering verdichtete“ Siedlungsstrukturtyp mit einer Einwohnerzahl kleiner 1.000 Einwohnern festgelegt, der verdichtete Siedlungsstrukturtyp beginnt bei 2.000 Einwohnern. Es stellt sich die Frage, wozu der Siedlungsstrukturtyp zwischen 1.000 und 2.000 Einwohnern zählt. An anderer Stelle in den textlichen Festlegungen (S. 275) wird hingegen eine Einteilung in < 1.000 und > 1.000 Einwohner vorgenommen.

Anregung / Forderung

Im LEP wird den Bezirksregierungen ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt, „in begründeten Fällen, z. B. auf der Grundlage empirischer Ermittlungen, von den genannten Richtwerten ab[zu]weichen“ (aus: LEP NRW, Erläuterungen zu Ziel 6.1-1). Bedauerlicherweise erfolgt dies im vorliegenden Regionalplanentwurf nur ansatzweise und aus fachlicher Sicht völlig unzureichend. Es wird zwar auf die topografischen Besonderheiten hingewiesen (S. 275 der textlichen Erläuterungen), eine konsequente Anwendung der resultierenden tatsächlichen Dichtewerte bleibt jedoch aus. Die im LEP eingeräumte Abweichungsmöglichkeit aufgrund empirischer Zahlen wird daher unter anderem zu Lasten der Stadt Siegen unverständlicherweise nicht genutzt.

Daher wird gefordert, dass für das Siegener Stadtgebiet eine eigene Bedarfsberechnung anhand tatsächlich vorhandener Dichtewerte der bereits besiedelten Bereiche durchgeführt wird. Die bewegte Topographie, naturschutzfachliche und weitere Restriktionen, die auch den Siedlungsbestand in seiner Entstehung beeinflusst haben, würden somit Berücksichtigung finden und die Berechnung des künftigen Siedlungsflächenpotenzials würde tatsächlich bedarfsgerecht erfolgen. Außerdem sind Widersprüche in der Methodik aufzulösen. Des Weiteren wird gefordert, das Instrument des raumordnerischen Vertrags zum Zwecke einer konsensorientierten Siedlungsflächenentwicklung und abgestimmten Entwicklung von Regionalplanung und Flächennutzungsplanung bereits im Zuge der Regionalplanerarbeitung einzusetzen.

Da die Restriktionen bei der Entwicklung von Wohnbauland und gewerblichen bzw. industriellen Bauflächen immer stärker zunehmen, muss den Kommunen eine gewisse Flexibilität, auch in Form einer Auswahl zwischen mehreren Flächen, die für eine Entwicklung geeignet sind, eingeräumt werden. Daher kann die Formulierung im o.a. Ziel „**Übersteigen die Siedlungsflächenreserven in den Bauleitplänen der Kommunen die abgeschätzten Bedarfe, sind nicht mehr benötigte Reserveflächen dem Freiraum zuzuführen**“ so nicht stehen bleiben und Spielräume müssen berücksichtigt werden und so formuliert werden, dass die kommunalen Zwänge, Entscheidungsspielräume und die Planungshoheit gewahrt bleiben. Das Vorhandensein der Entwicklungsmöglichkeiten bedeutet nämlich nicht automatisch, dass diese Flächen einer Nutzung zugeführt werden. Dies wird dadurch deutlich, dass, wie zuvor bereits erläutert, die Stadt Siegen in der Vergangenheit sehr flächensparend und passgenau neue Baugebiete eher unter dem Bedarf entwickelt hat. Der Raumordnungsvertrag könnte hier das Instrument sein, um den jeweiligen Anforderungen und Intensionen - Regionalplanungsbehörde / Kommune - gerecht zu werden. Die Stadt Siegen fordert, mindestens die Zielformulierung dahingehend umzuformulieren.

Außerdem muss verbindlich klargestellt werden, unter welchen Voraussetzungen und Vorgaben etwaige Rücknahmen zu erfolgen haben (örtlicher und flächenmäßiger Bezug).

Weiterhin fehlt eine eindeutige Klarstellung, wie das in Siegen errechnete Defizit von 55 ha im Kontext der Ermittlungen auf Ebene des Siedlungsflächenmonitorings zu bewerten ist. Bislang wird gefordert, trotz des Defizites bei Neuausweisungen zunächst Rücknahmen vornehmen zu müssen.

Ob die Zuordnung der Tabellen zur Bedarfssituation (Tab. 4.1 und 4.4 der Begründung) rechtskonform im Sinne der Verbindlichkeit, Bestimmtheit und Eindeutigkeit richtig in der Begründung platziert ist und nicht eigentlich den Textlichen Festlegungen zuzuordnen sein müsste, kann von hier nicht eingeschätzt werden. Im Sinne der Verständlichkeit und Klarheit wäre diese auf jeden Fall der Zielformulierung zuzuordnen.

4.1-6 Grundsatz – Siedlungsräumliche Gliederung durch Grünflächen

Siedlungsflächen sollen durch innerörtliche und vernetzte Grünflächen gegliedert werden. Dabei soll insbesondere die Weiterführung von siedlungsnahen Grün- und Freiflächen mit thermischer Ausgleichsfunktion vom regionalplanerisch festgelegten Freiraum in den Siedlungsraum hinein berücksichtigt werden.

Bewertung / Kritik

Die auch in diesem Grundsatz angesprochenen Grün- und Freiflächen mit thermischer Ausgleichsfunktion sind im Regionalplanentwurf nicht dargestellt (siehe auch unter 2.2 dieser Stellungnahme). Hier wird auf den Fachbeitrag Klima sowie auf das LANUV-Fachinformationssystem Klima verwiesen. Die Gliede-

zung des Siedlungsraums durch Grünflächen wird jedoch bereits über die kommunale Bauleitplanung sowie Konzeptplanungen (z. B. Grünflächenkonzept der Stadt Siegen „Grün kommt an“) hinreichend gesteuert.

Anregung / Forderung

Wenn sich eine Grundsatz- bzw. Zielformulierung des Regionalplans auf eine bestimmte Flächenkategorie bezieht, muss diese im Regionalplan dargestellt werden, vorzugsweise in der zeichnerischen Darstellung, damit der Flächenzuschnitt für die Stadt Siegen klar erkennbar ist. Der Verweis allein auf einen Fachbeitrag, der nicht Teil des förmlichen Planwerks ist, reicht nicht aus. Bezüglich dieses Grundsatzes wird eine dynamische Verweisung auf das LANUV-Fachinformationssystem Klimaanpassung ergänzt, die so rechtlich als nicht zulässig erachtet wird. Diese Forderung deckt sich mit der Forderung zu Grundsatz 2.2-3.

Die allein textliche Festlegung deutet auch bei diesem Grundsatz darauf hin, dass der Regionalplan für diesen Regelungsgehalt die falsche Planungsebene ist, da sich die textlichen nicht in zeichnerische Festlegungen im Maßstab 1:50.000 übertragen lassen. Die Planung innerstädtischer Grünflächen sollte daher der Stadt Siegen in eigener Verantwortung überlassen bleiben. Es wird daher gefordert, den Grundsatz zu streichen.

Zu 4.2 Allgemeine Siedlungsbereiche

4.2-1 Ziel – Nutzung der Allgemeinen Siedlungsbereiche

Die Siedlungsentwicklung mit Wohnen, wohnverträglichem Gewerbe, Wohnfolgeeinrichtungen, öffentlichen und privaten Dienstleistungen sowie siedlungszugehörigen Grün-, Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen vollzieht sich in räumlich konzentrierter Form vorrangig in den zeichnerisch festgelegten zASB und ASB.

Dazu: Auszug aus den Erläuterungen:

„[...] Wohnverträgliches Gewerbe ist als nicht erheblich störendes Gewerbe mit der Funktion Wohnen vereinbar. [...] Innerhalb der ASB gelegene, kleinteilige Lebensräume, Klimafunktionsflächen, Waldflächen oder sonstige Freiflächen, die durch Fachrecht geschützt sind oder entwickelt werden sollen, sind bei der Umsetzung zu berücksichtigen und ggf. von der baulichen Entwicklung auszunehmen. In der Planungsregion ergeben sich in den Tallagen Überlagerungen von ASB und ÜSB. Hier gilt der Vorrang des vorsorgenden Hochwasserschutzes, sodass diese Standorte von zusätzlichen Bauflächen freizuhalten sind.

Bewertung / Kritik

Während im Ziel selbst noch die zASB erwähnt werden, bleiben diese in den Erläuterungen unberücksichtigt. In dieser Zielformulierung bleibt also unklar, ob die Siedlungsentwicklung in den zASB einen Vorrang genießen soll, oder ob die Siedlungsentwicklung in den zASB und den ASB gleichrangig nebeneinander steht. Sollten diese gleichrangig nebeneinander stehen, stellt sich die Frage, wozu die Kategorie zASB eingeführt wurde.

In den Erläuterungen werden – wie an vielen Stellen des Regionalplanentwurfs – Ausnahmen von der vollumfänglichen Nutzbarkeit der ausgewiesenen Flächenkategorie definiert. Zum einen sind kleinteilige Freiflächen von einer Bebauung freizuhalten bzw. bei der Flächenumsetzung zu berücksichtigen, die im Regionalplan-Maßstab (1:50.000) offensichtlich nicht darstellbar sind. Zum anderen sind die Flächen, für die sich die überlagernde Festlegung ÜSG – ASB ergibt, von zusätzlichen Bauflächen freizuhalten.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert, in der Zielformulierung bzw. den Erläuterungen klar zu stellen, dass die Siedlungsentwicklung in den zASB gegenüber der Siedlungsentwicklung in den ASB keinen Vorrang genießt. Die Festlegung dahingehend, dass wohnverträgliches Gewerbe auch in den ASB zulässig ist, wird seitens der Stadt Siegen begrüßt und sollte auch bei einer Änderung der Festlegungen zu GIB (Öffnung dieser

Flächenkategorie auch für wohnverträgliches Gewerbe, siehe Forderung zu Ziel 4.3-2) beibehalten werden. Damit wäre aus Sicht der Stadt Siegen die notwendige Flexibilität für eine sich an den gesellschaftlichen Entwicklungen orientierende Bauleitplanung gegeben.

Bereiche der überlagernden Festlegung ÜSG – ASB sind aus Sicht der Stadt Siegen auf Regionalplanebene nicht endabgewogen, der regionalplanerische Zielkonflikt wird auf die kommunale Ebene verschoben. Die Stadt Siegen fordert daher, diese überlagernden Darstellungen zurückzunehmen, dies kann vor allem durch Korrektur der Datengrundlage für die Ausweisung der ÜSG geschehen. Im Zuge der kommunalen Bauleitplanung ist die Beachtung bzw. Berücksichtigung von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes außerdem Gang und Gäbe und rechtlich umfassend normiert, so dass der Hinweis auf die kleinteiligen Freiflächen, die als zusätzliche Restriktion für die nachfolgende Planungsebene gedacht zu sein scheint, aus Sicht der Stadt Siegen ebenfalls entfallen kann.

4.2-2 Grundsatz – zentralörtlich bedeutsame Allgemeine Siedlungsbereiche

Die Siedlungsentwicklung soll sich innerhalb der zASB insbesondere in den Bereichen vollziehen, in denen sich räumliche Schwerpunkte von öffentlichen und privaten Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen befinden. Die zASB sind der Erläuterungskarte 4A zu entnehmen.

Anregung / Forderung

Die Regelungen des LEP lassen zu, dass die Bezirksregierungen die zASB in Abstimmung mit den Kommunen festlegen. Die neue Kategorie wurde zwar im Rahmen der Werkstattgespräche kommuniziert und es wurden sehr umfangreiche die Infrastrukturdaten bei den Kommunen abgefragt. Eine Rückkopplung zu der Unterscheidung in ASB und zASB durch die Bezirksregierung fand jedoch nicht statt. Für die Stadt Siegen hat dies zur Folge, dass die Stadtteile Seelbach/Trupbach sowie Achenbach, Dreisbach, Gosenbach und Eisern nicht als zASB festgelegt sind. Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie Infrastrukturangebote finden sich jedoch auch in diesen Stadtteilen. Andere Bereiche, die über keinerlei entsprechende Angebote verfügen, sind hingegen als zASB festgelegt (siehe nachfolgendes Beispiel eines Wohngebietes aus Kaan-Marienborn):

Ausschnitt aus der Erläuterungskarte 4A und Darstellung im Regionalplanentwurf:



Die Umsetzung von Flächenentwicklungen für Wohnbauland richtet sich vorrangig nach der Priorisierung und den Untersuchungsergebnissen des Wohnbaulandkonzeptes der Stadt Siegen von 2018. In diesem Konzept wurden auch Entwicklungsflächen in den vorgenannten Stadtteilen als geeignet identifiziert, insbesondere unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastrukturen zur Daseinsvorsorge, aber auch der sozialen und Bildungsinfrastruktur. Daher fordert die Stadt Siegen, auch die genannten Stadtteile als zASB auszuweisen.

4.2-3 Ziel – Allgemeine Siedlungsbereiche mit Zweckbindung

ASB-Z dienen den in der Zweckbindung benannten Funktionen. Planungen und Maßnahmen, die der benannten Zweckbindung entgegenstehen, sind ausgeschlossen.

| Hochschulbereich der Universität Siegen (Siegen)

Die Flächen der Universität Siegen dienen der Unterbringung von Hochschuleinrichtungen, ergänzenden Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen sowie der Unterbringung von hochschulaffinem Gewerbe.

Bewertung / Kritik

Der Campusstandort Haardter Berg ist im Regionalplanentwurf als ASB-Z festgelegt. Am Standort sind neben den im Ziel genannten Hochschuleinrichtungen auch Wohnheime sowie Einrichtungen der Daseinsvorsorge (z. B. Kindertagesstätten) für Studierende angesiedelt bzw. geplant.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen regt an, Wohnheime für Studierende und Einrichtungen der Daseinsvorsorge ebenfalls im ASB-Z Hochschulbereich der Universität Siegen aufzuführen, da es sich bei Studierendenwohnheimen ebenfalls um ergänzende Einrichtungen handelt und bereits Wohnheime am Haardter Berg vorhanden bzw. geplant sind. Ebenso ist im Campus-Bereich bereits eine Kindertagesstätte vorhanden.

Zu 4.3: Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)**4.3-1 Ziel – Nutzung der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen**

Die Siedlungsentwicklung mit emittierenden Gewerbe- und Industriebetrieben und emittierenden öffentlichen Betrieben und Einrichtungen vollzieht sich in räumlich konzentrierter Form vorrangig in den zeichnerisch festgelegten GIB.

4.3-2 Ziel – Nutzungskonforme Entwicklung der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen

Die Bauleitplanung hat die spezifischen Nutzungsmöglichkeiten von Gewerbe- und Industrieflächen vor Fremdnutzungen zu schützen.

Dazu aus den Erläuterungen:

Zu 4.3-1 Ziel – Nutzung der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen

Die GIB dienen gem. der Anlage 3 zur LPlG DVO der Unterbringung von

| emittierenden Industrie- und Gewerbebetrieben,

| emittierenden öffentlichen Betrieben und Einrichtungen

sowie jeweils zuzuordnender Anlagen (Flächen für Versorgungs- und Serviceeinrichtungen, Grün- und Erholungsflächen, Abstandsflächen). Sie sind insbesondere für die Neuansiedlung, Verlagerung und Erweiterung gewerblicher Betriebe und Anlagen, die wegen ihrer Standortanforderungen, ihrer Größenordnung oder ihres Störgrades den ASB nicht zuzuordnen sind, vorgesehen. Emittierende Betriebe sind Betriebe, von denen Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen i. S. d. § 3 Abs. 3 BImSchG ausgehen.

Zu 4.3-2 Ziel – Nutzungskonforme Entwicklung der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen

Als GIB eignen sich möglichst ebene, großflächige und infrastrukturell gut angebundene Standorte mit einem angemessenen Abstand zu sensiblen Nutzungen. Die topografischen Gegebenheiten des Planungsraums begrenzen die Möglichkeit zur Festlegung entsprechender Bereiche als GIB zum Teil erheblich. Hinzu kommt der wertvolle Naturraum, der vor Inanspruchnahme geschützt werden soll. Das Gewerbe- und Industrieflächenkonzept der Regionalplanungsbehörde zeigt die begrenzten Möglichkeiten zur Festlegung neuer GIB auf. Eine nutzungskonforme Entwicklung der festgelegten GIB ist folglich zwingend notwendig.

Die GIB sollen daher der Neuansiedlung, der Verlagerung und der Erweiterung solcher gewerblichen Betriebe und Anlagen vorbehalten bleiben, die wegen ihrer Standortanforderungen, ihrer Größenordnung oder ihres Störgrades nicht wohnverträglich sind. Die Bauleitplanung hat eine Fehlnutzung der GIB durch Betriebe, die auf diese Qualitäten nicht angewiesen sind, auszuschließen.

Durch die Flächenknappheit erhält der Schutz der GIB vor heranrückender Wohnbebauung eine besondere Bedeutung. Die Übergangsbereiche zur Wahrung des Abstands zwischen emittierenden und schutzbedürftigen Nutzungen sollen deshalb im ASB liegen. Geeignete Maßnahmen, eine Einschränkung des emittierenden Gewerbes durch heranrückende schutzbedürftige Nutzungen zu vermeiden, können z. B. die Festsetzung von Gewerbegebieten nach § 8 BauNVO oder von Grün- oder Freiflächen im angrenzenden ASB sein.

Dazu aus der DVO LPlG NRW (Anlage 3):

1.c)

Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen – GIB – (Vorranggebiete):

Flächen für die Unterbringung insbesondere von emittierenden Industrie- und Gewerbebetrieben und emittierenden öffentlichen Betrieben und Einrichtungen sowie jeweils zuzuordnender Anlagen (Flächen für Versorgungs- und Serviceeinrichtungen, Grün- und Erholungsflächen, Abstandsflächen),

soweit sie nicht mit Planzeichen 1.d) oder 1.e) darzustellen sind.

Bewertung / Kritik

Gemäß der Regelungen des rechtskräftigen Regionalplans für den Oberbereich Siegen wie auch der geltenden DVO LPlG NRW dienen die GIB der Unterbringung *insbesondere* von gewerblichen Betrieben und Anlagen, die im ASB nicht untergebracht werden können. Auch wohnverträgliches Gewerbe ist gemäß den Formulierungen von Ziel und Grundsatz zulässig. Im hier vorliegenden Regionalplanentwurf hingegen ist über das Ziel 4.3-2 geregelt, dass die Bauleitplanung Betriebe, die wohnverträglich sind, auszuschließen hat. Die nunmehr vorgesehene Festlegung ist hinsichtlich der Ausrichtung nicht mit den Erläuterungen zum geltenden Regionalplan vergleichbar, die noch die Möglichkeit bot, dass gewerbliche Bauflächen für wohnverträgliches Gewerbe (gerade) auch innerhalb der GIB entwickelt werden konnten.

Die kommunale Planungshoheit der Stadt Siegen wird durch die neuen Ziele für gewerbliche und industrielle Bereiche massiv beschnitten. Die Flexibilität bei der Entwicklung von GIB hin zu tragfähigen und zukunftsweisend ausgerichteten Unternehmensstandorten sowohl für produzierende, gleichermaßen aber auch nicht-produzierende Betriebe, die dennoch spezifische Standortanforderungen z. B. hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme oder des Verkehrsaufkommens stellen, wird den Kommunen mit diesen Festlegungen genommen. Zum einen muss die Möglichkeit gegeben sein, traditionelle Gewerbe- und Industriezweige in den vorgesehenen GIB ansiedeln zu können und zum anderen kann aber auch der festzustellende Strukturwandel nicht dadurch aufgehalten werden, dass die einzig möglichen Flächenreserven bauleitplanerisch für Betriebe mit entsprechenden Standortanforderungen (Logistik, Industriebetriebe) ausschließlich vorbehalten sind. Das Gewerbegebiet Martinshardt I im Siegener Leimbachtal hätte nach dem derzeitigen Regionalplanentwurf nicht entwickelt werden dürfen bzw. einem aufwändigen Zielabweichungs- oder Regionalplanänderungsverfahren bedurft, um als ASB ausgewiesen zu werden, welches mit dem vorliegenden Entwurf neben dem Wohnen auch auf wohnverträgliches Gewerbe, Dienstleistungen und Einzelhandel abstellt. Auch die Entwicklung des Gewerbegebietes Martinshardt II sowie des GIB Oberschelden/Seelbach ist aus Sicht der Stadt Siegen durch die restriktiven Zielfestlegungen gefährdet.

Aus Gründen des Immissionsschutzes gegenüber schutzwürdigen Nutzungen ergibt sich oftmals erst auf Ebene der Bebauungsplanung – Vorbelastung und Topografie spielt hier eine stark beeinflussende Rolle – der zwingende Ausschluss der industriellen Nutzung und zum Teil auch die Einschränkung der gewerblichen Nutzung. Dies stellt dann die einzige Möglichkeit dar, diese Flächen überhaupt gewerblich zu entwickeln. Inwiefern eine solche Bauleitplanung dann mit den hier in Rede stehenden Zielen der Raumordnung vereinbar ist, wäre im Sinne der Endabgewogenheit der Ziel zu konkretisieren.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert, den Spielraum, den auch die DVO LPIG mit der Formulierung „insbesondere“ einräumt, an die Kommunen weiterzugeben, um die Entwicklung ihrer Gewerbe- und Industriegebiete weiterhin am eigenen Bedarf und an der lokalen Unternehmenslandschaft ausrichten zu können und die Vorgaben dahingehend – wie im rechtskräftigen Regionalplan – flexibler zu formulieren. Bereits in der Vergangenheit hat die Stadt Siegen über die Bauleitplanung den Schutz von Gewerbe- und Industriegebieten vor etwaigen Fremdnutzungen – dort, wo nötig und fachlich geboten – hinreichend sichergestellt. Die Steuerungsmöglichkeiten der Stadt Siegen dürfen nicht zusätzlich und in Form eines pauschalen „Störfeuers“ auf Ebene der Regionalplanung auf ein unzumutbares Maß eingeschränkt werden.

4.3-3 Grundsatz – Zukunftsweisende Entwicklung der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen

Bei der Planung und Umsetzung von GIB soll die Schaffung mehrgeschossiger Produktionsebenen angestrebt werden.

Die für die Betriebsabläufe in den GIB erforderlichen Infrastrukturen sollen flächensparend entwickelt werden. Insbesondere die für den ruhenden Verkehr benötigte Inanspruchnahme von Flächen soll auf ein Mindestmaß begrenzt werden. Für eine gleichzeitig flächensparende und energieeffiziente Ausnutzung der Flächenpotenziale sollen erneuerbare Energien bspw. in Form von Aufdach- und/oder Fassadenanlagen genutzt werden.

Anregung / Forderung

Für Handwerk und Logistik sowie die Unterbringung von Stellplätzen und Neben-/Sozialräumen oder Büros können mehrgeschossige Gewerbebauten aus Sicht der Stadt Siegen eine gewinnbringende Lösung sein. Gerade für das im Siegerland traditionell ansässige metallverarbeitende Gewerbe, welches beispielsweise mit tonnenschweren Pressen oder anderen Anlagen produziert, erscheint eine solche Festlegung jedoch eher realitätsfern. Die Stadt Siegen regt daher an, den Grundsatz um die Formulierung „wenn betriebstypenabhängig möglich“ zu ergänzen.

Die Stadt Siegen begrüßt die Festlegung zur Doppelnutzung von Flächen für Gewerbe und Energieerzeugung. Damit wird eine Unternutzung von Flächen vermieden. Dennoch sollte die Möglichkeit, über Jahre kaum vermarktungsfähige Gewerbebestandorte bzw. für Betriebserweiterungen vorgesehene Flächen zumindest temporär für PV-Freiflächenanlagen zu nutzen, gegeben sein. Gleiches muss für Rand- und Restflächen gelten. Daher sollte an dieser Stelle eine entsprechende Ausnahmeregelung ergänzt werden. Im Entwurf wird bislang lediglich in den Erläuterungen auf nicht nutzbare Restflächen wie Böschungskanten verwiesen. Somit regt die Stadt Siegen an, die textliche Festlegung um einen Hinweis zu ergänzen, dass Ausnahmen für die Nutzung von Freiflächen für PV-Anlagen im Rahmen der Bauleitplanung definiert werden können.

Zu den Zeichnerische Darstellung – Abgrenzung von ASB und GIB

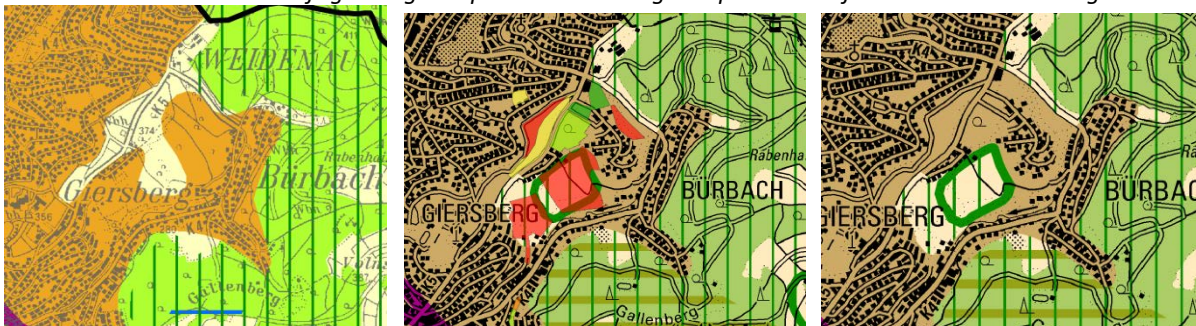
Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Bereich Fischbacherberg



Detailbetrachtung:

Die neue ASB-Abgrenzung entspricht überwiegend den Vorgaben der Stadt Siegen, lediglich am südwestlichen Zipfel (Graudenzer Straße Richtung Witschert) sollte der ASB vergrößert werden, um die Möglichkeiten einer potentiellen langfristigen Wohnbaulandentwicklung möglichst offen zu gestalten. Ggf. wäre die Einsparung größerer ASB-Reserven im braun umkreisten Bereich möglich. Die Überlagerung des ASB mit der Darstellung "Wasserschutzgebiet" ist zu vermeiden.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Bürbacher Giersberg



Detailbetrachtung:

Die neue ASB-Abgrenzung entspricht überwiegend den Wünschen der Stadt Siegen, die im Wohnbaulandkonzept priorisierten Flächen sind im ASB enthalten.

Die Fläche neben dem Bürbacher Friedhof (rot umrandet) sollte als ASB dargestellt werden, um die Möglichkeiten einer potentiellen langfristigen Wohnbaulandentwicklung möglichst offen zu gestalten.

Ggf. wäre die Einsparung größerer ASB-Reserven in den grau umrandeten Bereichen auf den nicht zur Bebauung empfohlenen Flächen möglich.

Zur BSN-Darstellung siehe Abschnitt zu 5.4.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Häusling/Lindenberg

**Detailbetrachtung:**

Die neue ASB-Abgrenzung entspricht nur zum Teil den kommunalen Erfordernissen: Die im Wohnbaulandkonzept untersuchte Fläche Siegen_2 ist nur zum Teil im ASB enthalten.

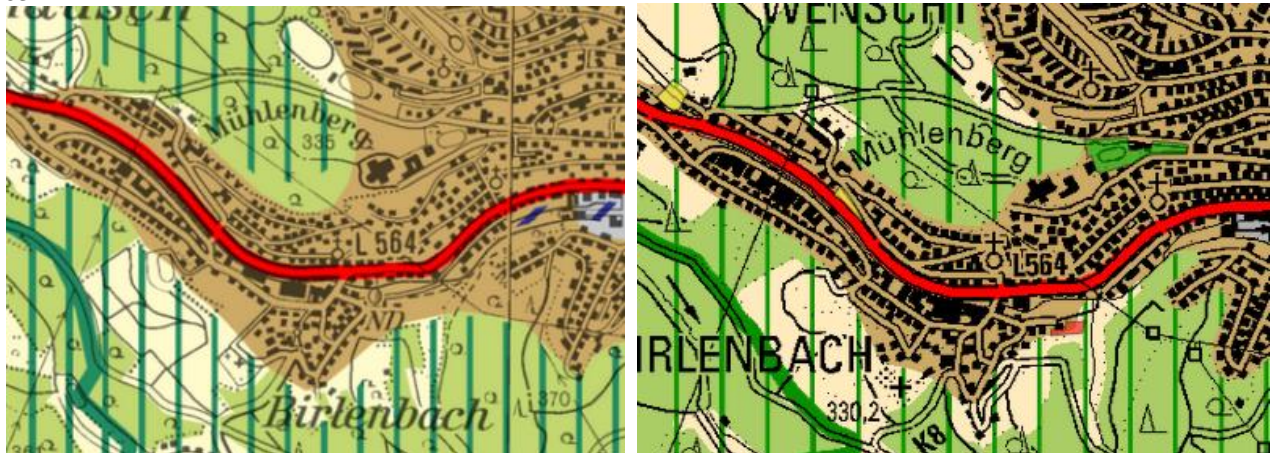
Der Bereich des ehemaligen GIB Fludersbach wurde gemäß der neuen Bestimmungen zu ASB/GIB an die Realnutzung angepasst und durch das überwiegend angesiedelte nicht-störende Gewerbe als jetzt ASB dargestellt.

Die Stadt Siegen hatte eine Erweiterung des ASB in Richtung Deponie entsprechend der tatsächlichen Nutzung gewünscht. Dem ist die BRA nicht nachgekommen, daher bleibt die Fläche als Freiraum ausgewiesen.

Der Bereich ist als unbeplanter Innenbereich zu bewerten – die Ausweisung eines ASB sollte vorgenommen werden.

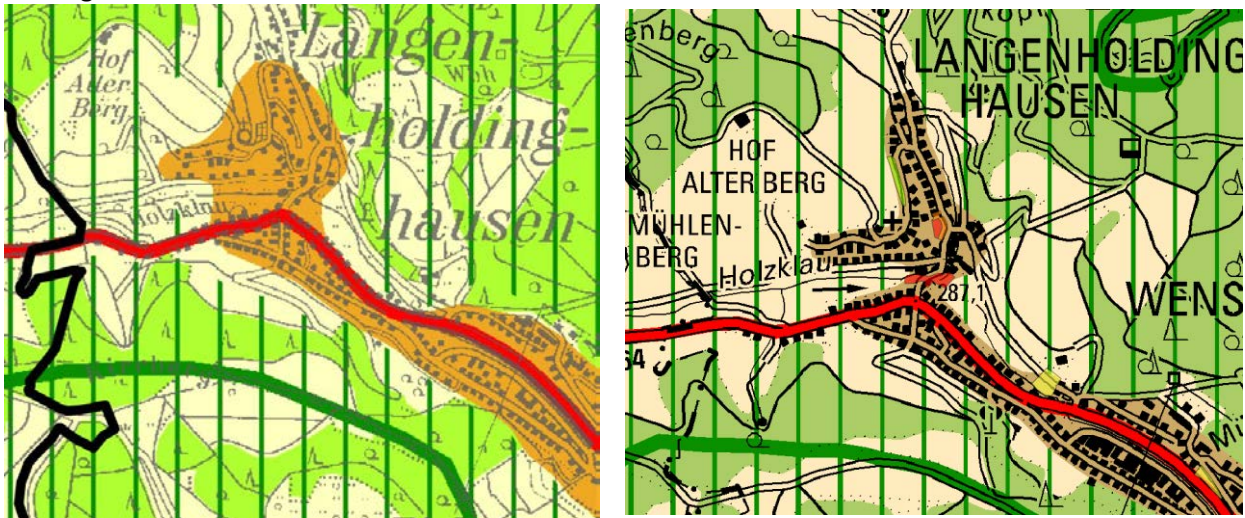
Eine Flächeneinsparung des ASB zu Bilanzzwecken wäre auch hier durch genauere Abgrenzung möglich. Zur BSN-Darstellung siehe Abschnitt zu 5.4.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Birlenbach/Langenholdinghausen:

**Detailbetrachtung:**

Die neue ASB-Abgrenzung entspricht überwiegend den Wünschen der Stadt Siegen und wurde z. B. beim Baugebiet Zäunchen an die reale Nutzung angepasst. Im Bereich des Sportplatzes Birlenbach wurde der ASB zurückgenommen - hier sollte nach Meinung der Verwaltung eine Ausweitung der ASB-Darstellung erfolgen, um die Möglichkeiten einer potenziellen langfristigen Wohnbaulandentwicklung möglichst offen zu gestalten.

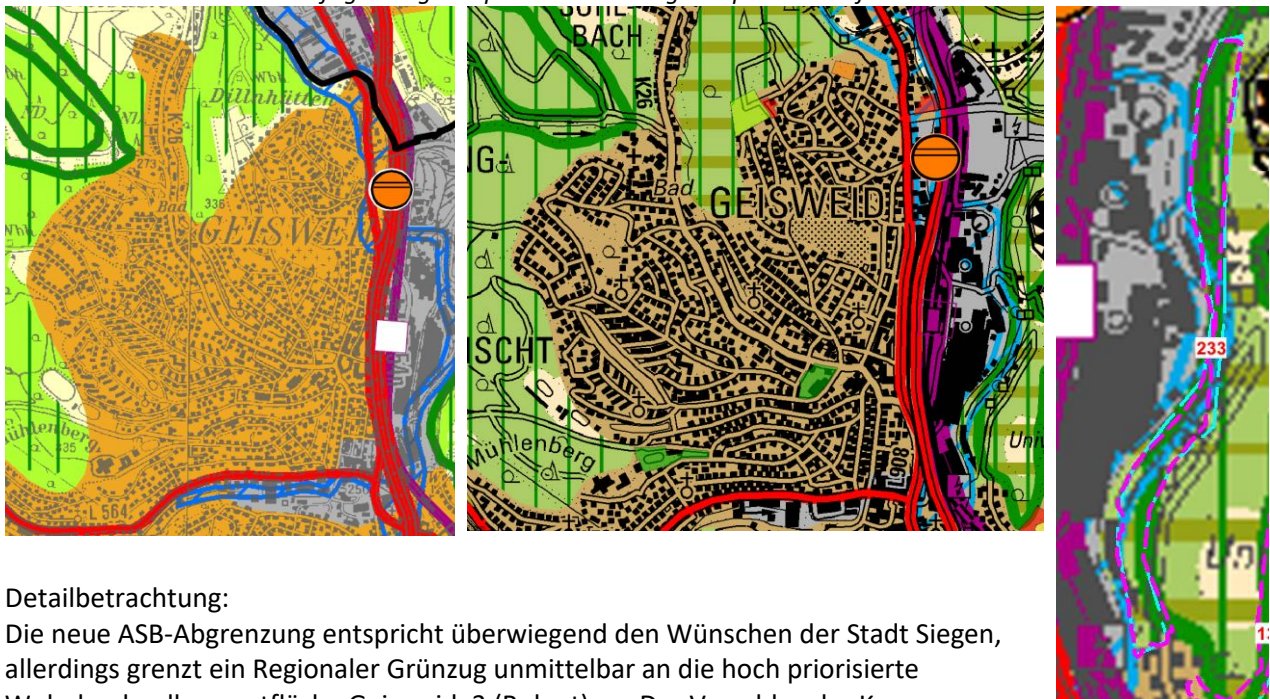
Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Birlenbach/ Langenholdinghausen:



Detailbetrachtung:

Die ASB-Ausweisung im Bereich Langenholdinghausen ist an die Realnutzung angepasst und aus Sicht der Verwaltung daher so in Ordnung. Die Fläche Am Altenberg ist nach wie vor im ASB enthalten und könnte aufgrund der aktuellen Entwicklung als Freiraum dargestellt werden.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Geisweid



Detailbetrachtung:

Die neue ASB-Abgrenzung entspricht überwiegend den Wünschen der Stadt Siegen, allerdings grenzt ein Regionaler Grünzug unmittelbar an die hoch priorisierte Wohnbaulandkonzeptfläche Geisweid_3 (Ruhrst) an. Der Vorschlag der Kommune, den "Außenbereich im Innenbereich" im Wenscht aus dem ASB herauszunehmen, wurde nicht umgesetzt (Eichenallee-Buchenweg-Eulenweg-Spechtweg).

Die faktisch als Industriegebiet genutzten Flächen der Deutschen Edelstahlwerke östlich der Ferndorf wurden entgegen des Wunsches der Kommune nicht als GIB dargestellt, sondern als BSN. Das bedeutet, dass Gebäude bzw. betriebliche Einrichtungen der DEW nun innerhalb der BSN liegen. BSN und Regionaler Grünzug reichen auch hier unmittelbar bis an den GIB heran – Nutzungskonflikte sind somit vorprogrammiert

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Haardter Berg



Detailbetrachtung:

Die hier vorgenommene ASB-Z Abgrenzung kann mitgetragen werden. Entsprechend der aktuellen Planungen des Bebauungsplans "Science-Campus" wird angeregt, Wohnheime für Studierende und Einrichtungen der Daseinsvorsorge ebenfalls im ASB-Z Hochschulbereich der Universität Siegen aufzuführen.

BSN sowie Regionaler Grünzug reichen direkt bis an die ASB heran (insb. im Bereich Sportplatz Glückaufstraße).

Der Deponiestandort Haardter Berg ist umgeben von BSN sowie überlagert von einem Regionalen Grünzug, so dass hier Nutzungskonflikte bestehen.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Achenbach

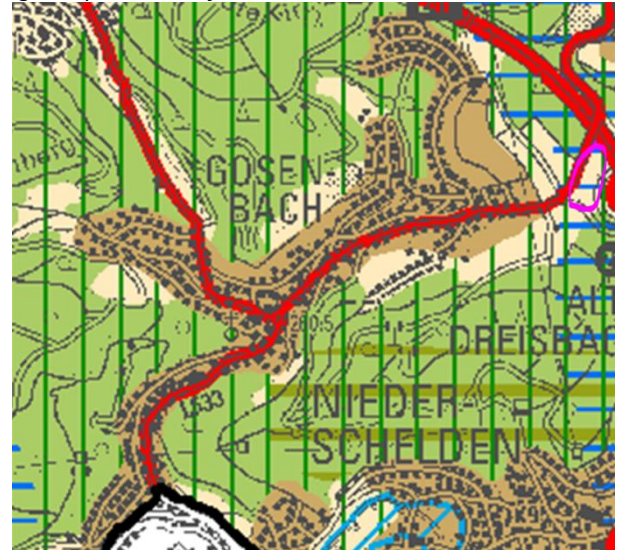
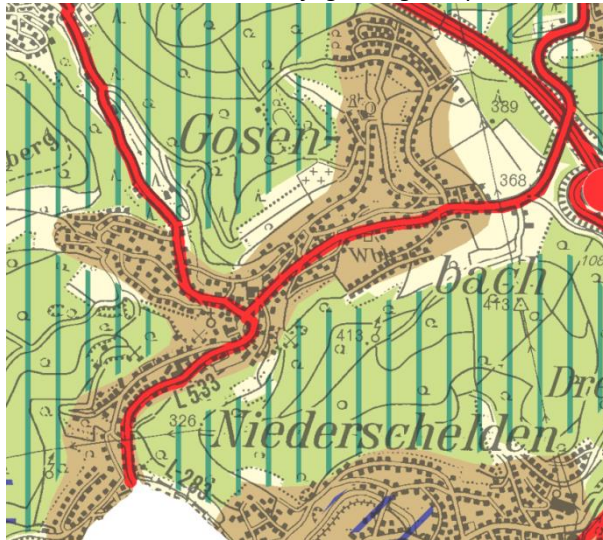


Detailbetrachtung:

Die neue ASB-Abgrenzung entspricht den Wünschen der Stadt Siegen. In Achenbach beginnend zieht sich die Signatur "Wasserschutzgebiet" flächendeckend über die Siedlungsbereiche Alte Dreisbach und Heidenberg, die GI-Flächen im Siegtal einschließlich der nördlichen Teile von Eisernfeld und der Hengsbach bis hin zur Eisernhardt. Vgl. hierzu den Abschnitt zu 5.5-1.

Das GIB Heidenberg wurde aufgrund der Realnutzung in ASB umgewandelt, die Hänge zum Siegtal wie gewünscht in Freiraum.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Gosenbach



Detailbetrachtung:

Die neue ASB-Abgrenzung entspricht überwiegend den Wünschen der Stadt Siegen.

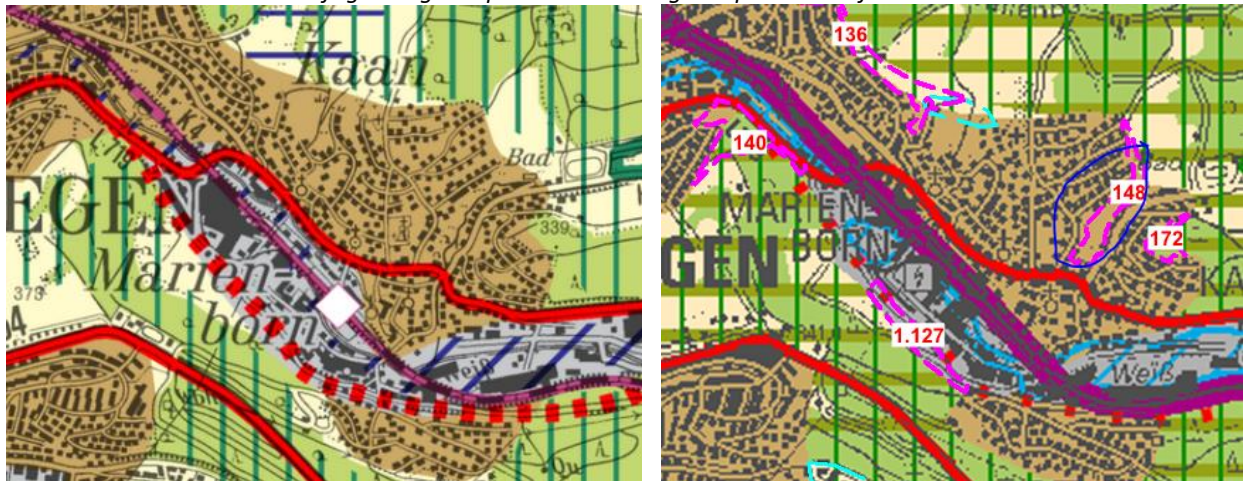
Die Fläche westlich des Friedhofs sollte als ASB dargestellt werden, um die Möglichkeiten einer potenziellen langfristigen Wohnbaulandentwicklung möglichst offen zu gestalten.

Die geplante Photovoltaik-Freiflächenanlage Am Rothenberg (pink umrandet) liegt im Wasserschutzbereich sowie im "Bereich zum Schutz der Landschaft und Erholung". Vgl. hierzu den Abschnitt zu 5.5-1.

Im Bereich "Neue Feld" könnten gemäß Wohnbaulandkonzept weitere Flächen zurück genommen werden:



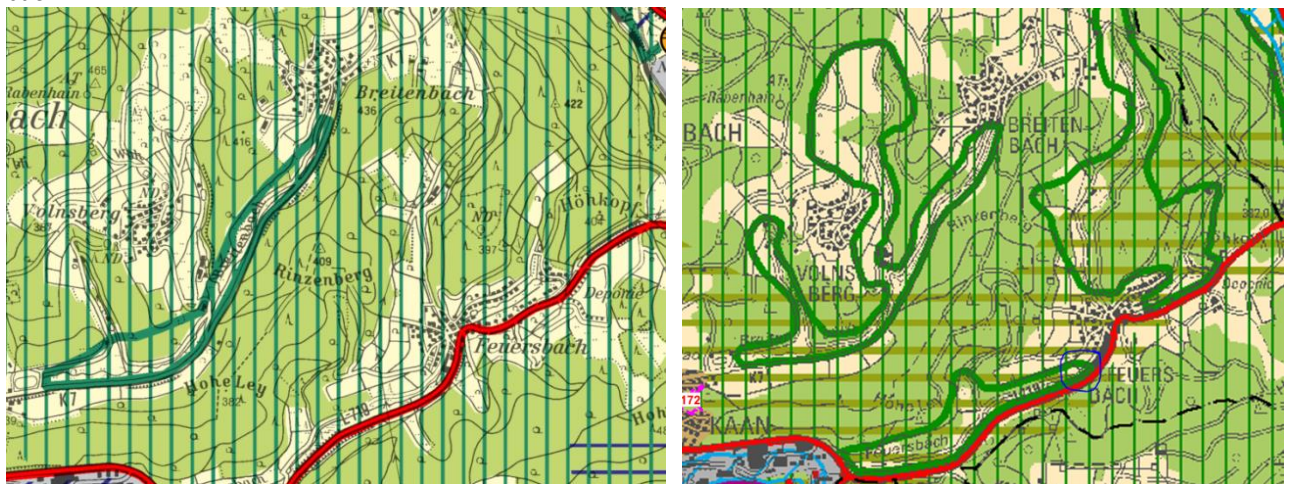
Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Kaan



Detailbetrachtung:

Die ASB-Abgrenzung in der Talaue des Breitenbachs (148) wurde entgegen dem städtischen Wunsch nicht herausgenommen. Da der obere Lauf des Baches im BSN liegt, wäre eine Herausnahme aus dem ASB wünschenswert. Die Darstellung der Überschwemmungsbereiche der Weiß gehen deutlich über die festgesetzten bzw. gesicherten Überschwemmungsbereiche hinaus. Vgl. hierzu den Abschnitt zu 5.5-3.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Volnsberg, Breitenbach, Feuersbach



Detailbetrachtung:

Die neue ASB-Abgrenzung entspricht überwiegend den Wünschen der Stadt Siegen. Die großen BSN-Bereiche (u. a. mit den landwirtschaftlich genutzten Flächen in den Talauen von Breitenbach und Feuersbach) schließen direkt an die Siedlungsbereiche an, so dass Konfliktsituationen entstehen. Insbesondere gilt dies angrenzend an die Firma Schäfer in Feuersbach. Die großflächigen Regionalen Grünzüge überlagern die Siedlungsbereiche des Stadtteils Feuersbach. Vgl. hierzu den Abschnitt zu 5.4-1.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Wellersberg

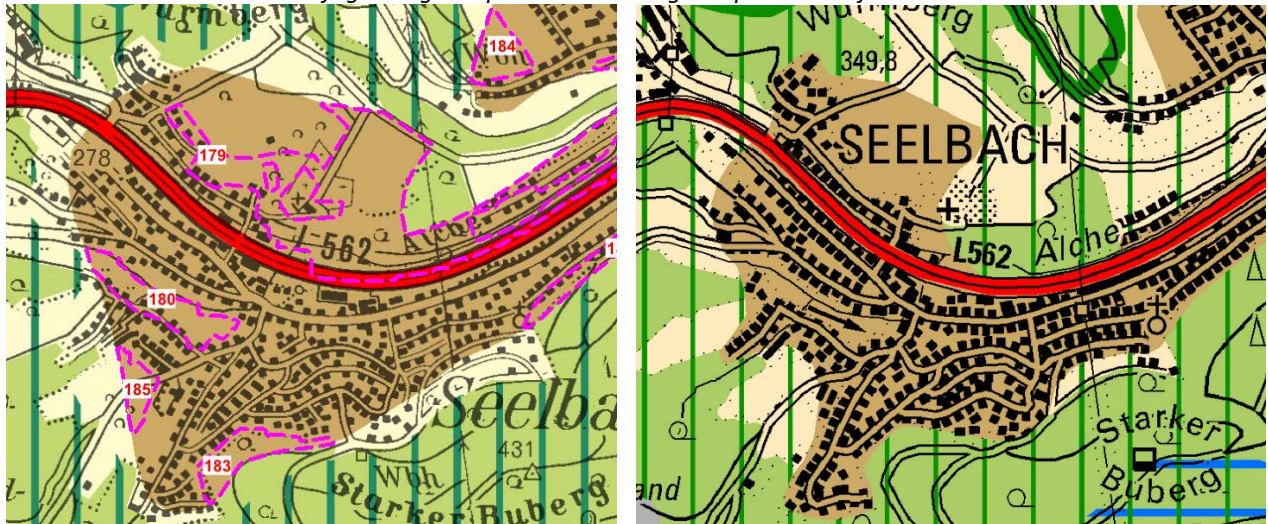
**Detailbetrachtung:**

Die ASB-Abgrenzung entspricht überwiegend den Gesprächen mit der BRA. Allerdings besteht aus Sicht der Stadt Siegen keine Notwendigkeit, die Waldfläche zwischen der Verlängerung Blücherstraße und der Verlängerung Herderstraße als ASB darzustellen (grau umrandet). Die Fläche 143 östlich der Kinderklinik sollte als Freiraum ausgewiesen werden (ca. 4 ha, blau umrandet).

Die GIB wurden gemäß der neuen Einteilung auf Basis der realen Nutzung in ASB geändert (kein emittierenden Industriebetriebe).

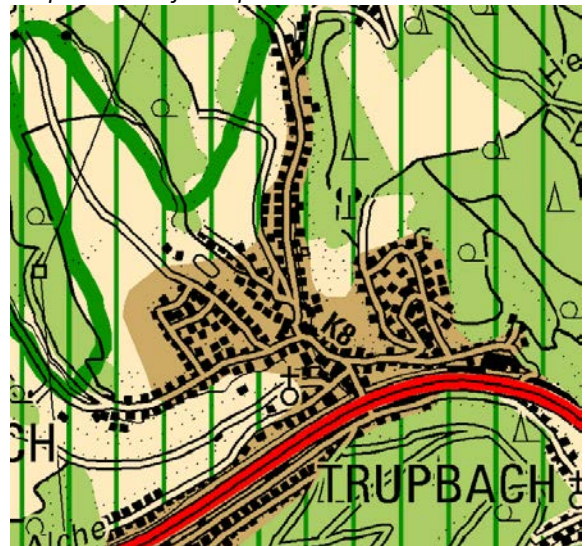
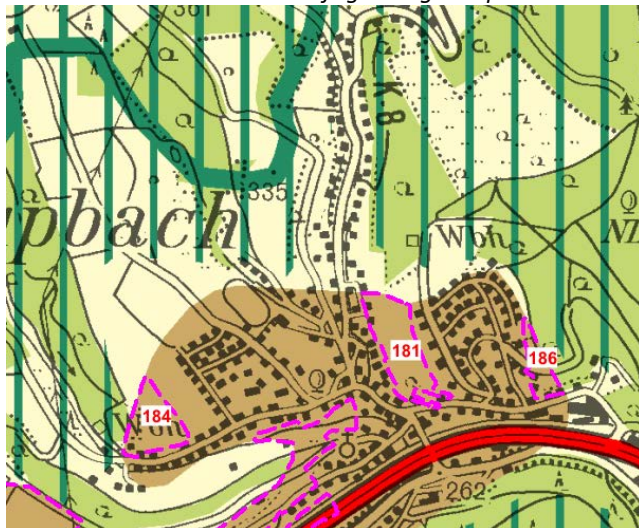
Der Hermelsbacher Friedhof wird tlw. von "Bereich zum Schutz der Landschaft und Erholung" überlagert. Ob diese Abgrenzung einer sachgerechten und fachlichen Abwägung Stand hält, ist zu überprüfen.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Seelbach

**Detailbetrachtung:**

Die ASB-Abgrenzung entspricht in weiten Teilen dem Wunsch der Kommune. Jedoch wurde dem Wunsch der Kommune nicht entsprochen, die Fläche 180 aus dem ASB heraus zu nehmen.

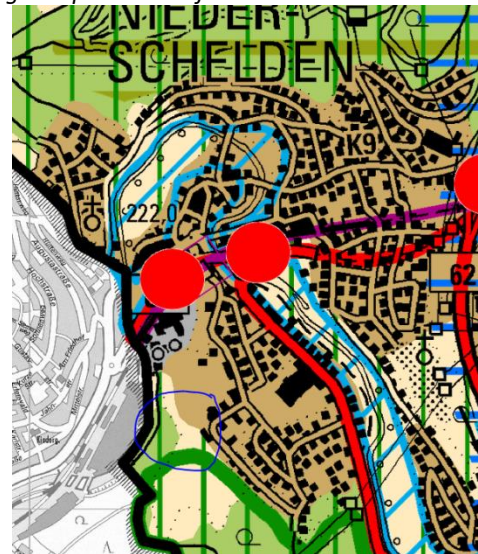
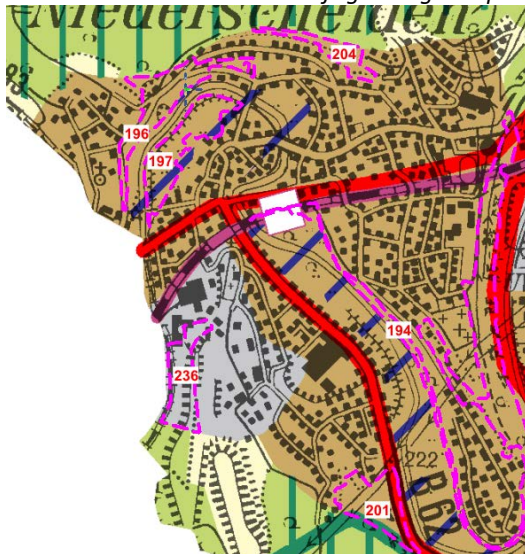
Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Trupbach



Detailbetrachtung:

Die ASB-Abgrenzung entspricht in weiten Teilen dem Wunsch der Kommune. Jedoch wurde dem Wunsch der Kommune nicht entsprochen, die Fläche 181 aus dem ASB heraus zu nehmen und die ASB an die Realnutzung anzupassen.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Niederschelden



Detailbetrachtung:

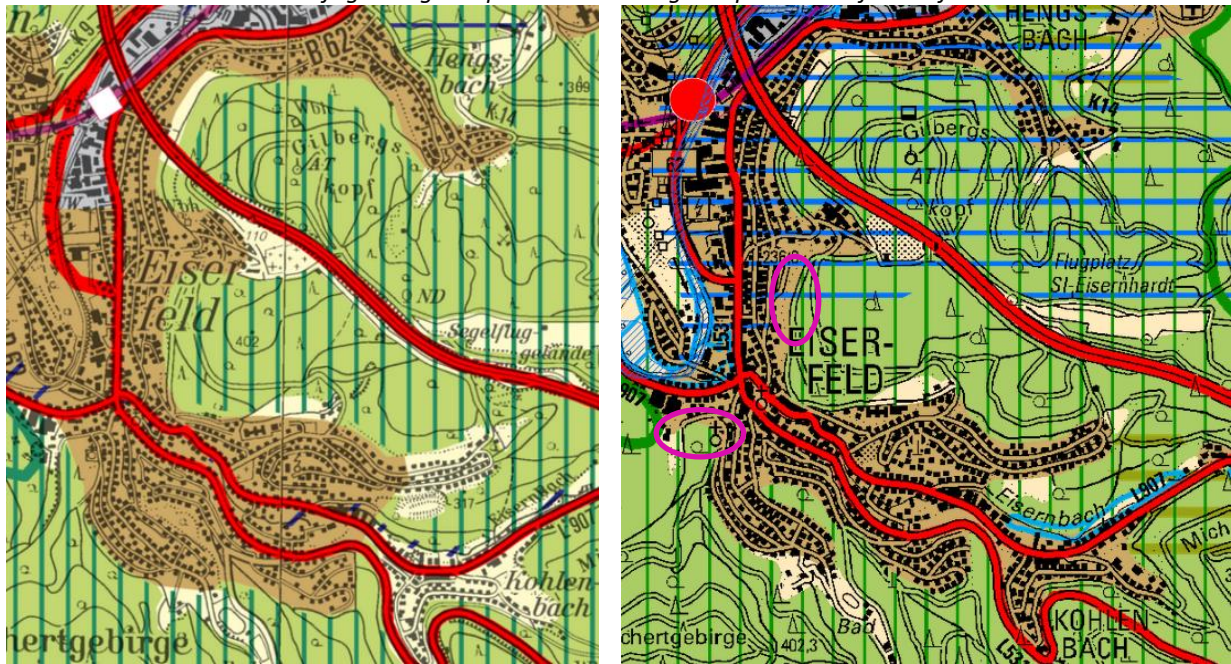
Die ASB-Abgrenzung entspricht in weiten Teilen dem Wunsch der Kommune. Eine mögliche wohnbauliche / gewerbliche Entwicklung der Sandhalde ist jedoch nicht vollumfänglich im Regionalplanentwurf abgedeckt, da die BRA hier hinter den Wünschen der Kommune zurück geblieben ist.

Der BSN umfasst hier nun einen noch größeren Teil der Sandhalde und reicht bis unmittelbar an die aktuelle (und geplante) gewerbliche Nutzung heran.

Die Überschwemmungsbereiche (grob blau schraffiert) sind deutlich zu groß dargestellt und gehen weit über die vorläufig gesicherten Bereiche hinaus (fein blau schraffiert): Vgl. hierzu den Abschnitt zu 5.5-1.



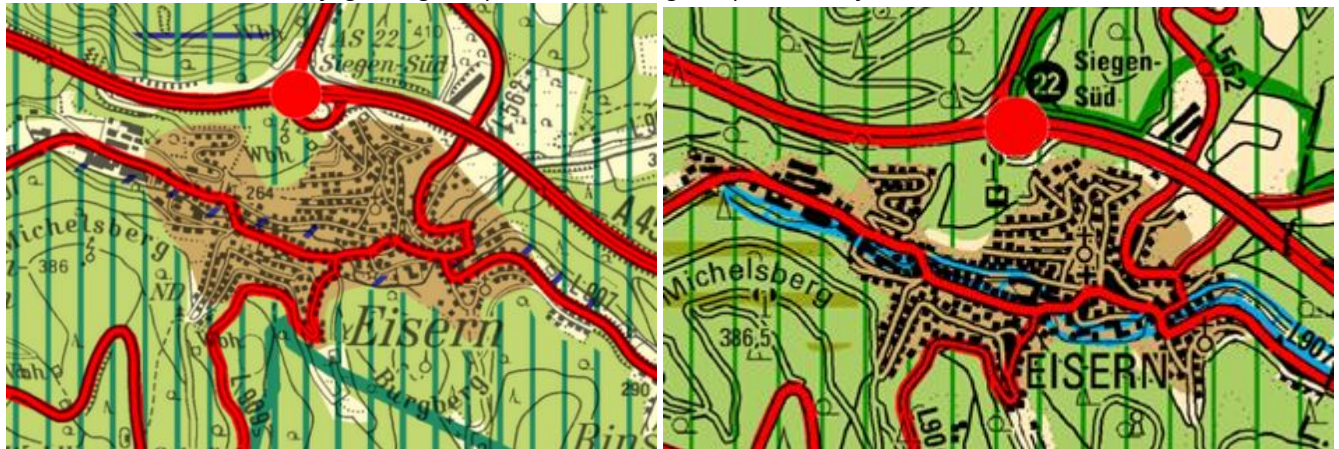
Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Eiserfeld



Detailbetrachtung:

ASB-Abgrenzung: Die Fläche "In der Tretenbach" wurde entgegen dem Wunsch der Kommune aus dem ASB entfernt, obwohl dort eine Ergänzungssatzung nach Baugesetzbuch besteht. Ebenfalls nicht nachgekommen wurde dem Wunsch, die Fläche Hengsberg (Eiserfeld_2 des Wohnbaulandkonzeptes) zurückzunehmen.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf - Eisern



Detailbetrachtung:

Die ASB-Abgrenzung wurde an die Realnutzung angepasst. Die Potenzialfläche Eisern_1 "Auf dem Groben" ist in der neuen ASB-Abgrenzung nicht vollständig enthalten.

Ein BSN grenzt direkt an das Werksgelände der Firma Hundhausen an, Nutzungskonflikte sind hier vorprogrammiert.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf überlagert mit der GIB-Abgrenzung aus dem rechtskräftigen Regionalplan (blaue Umrandung) - Bereich Eisernhardt:



Detailbetrachtung:

Die GIB-Fläche wurde im vorliegenden Entwurf deutlich verkleinert (vorher: blaue Umrandung). Die Stadt Siegen fordert daher die Beibehaltung der ursprünglichen Abgrenzung.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert, die ASB-Abgrenzung gemäß den vorangehenden Detailbetrachtungen anzupassen.

4.4-2 Grundsatz – Standorte von Einkaufszentren

Die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben i. S. d. § 11 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO (Einkaufszentren) soll nur innerhalb der zASB erfolgen.

Bewertung / Kritik

Wenn Einkaufszentren nur noch in den zASB angesiedelt werden sollen, sind solche Ansiedlungen in einigen Siegener Stadtteilen gemäß der aktuell vorliegenden Abgrenzung der zASB (Erläuterungskarte 4A) nicht mehr möglich. Jedoch befinden sich auch in den nicht als zASB deklarierten Stadtteilen, beispielsweise in Seelbach und Achenbach, die für sich genommen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung darstellen, Nahversorgungsstandorte. An diesen Standorten ist die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten – auch solchen, die der Definition eines Einkaufszentrums unterfallen könnten – durchaus vorstellbar und im Sinne der dezentralen Versorgung der Bürgerinnen und Bürger oftmals gewünscht (z. B. Supermarkt, Drogerie, Getränkemarkt in räumlicher Nähe und mit organisatorischer Einheit).

Anregung / Forderung

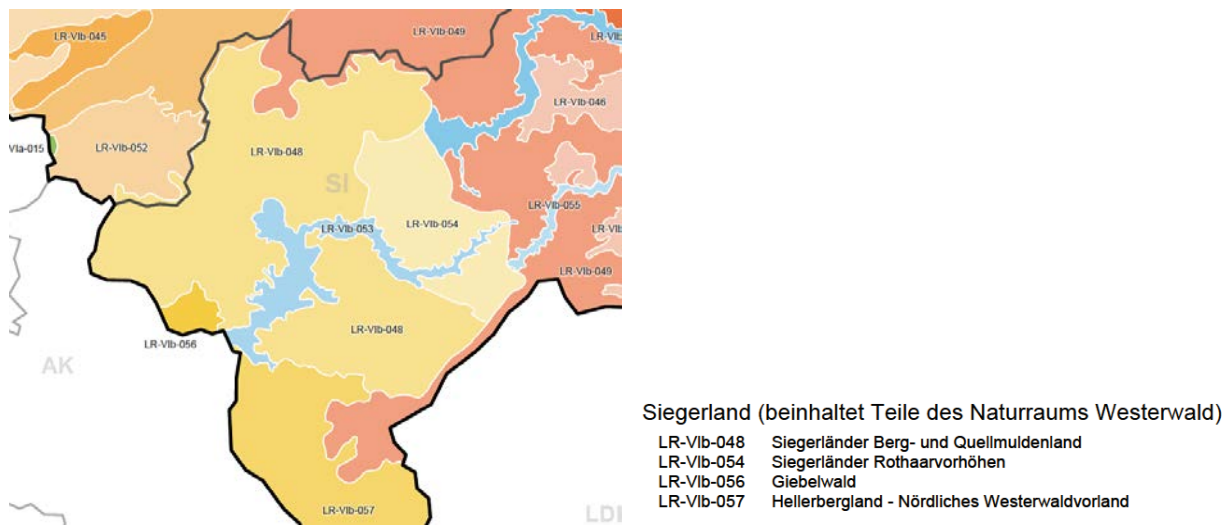
Die Stadt Siegen fordert, die zASB in der Grundsatzformulierung gegen ASB zu ersetzen oder die Formulierung dahingehend zu entschärfen, dass die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben i. S. d. § 11 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO **vorrangig** innerhalb der zASB erfolgen soll. .

Zu 5.1: Festlegungen für den gesamten Freiraum

5.1-3 Grundsatz – Leitbilder der Landschaftsentwicklung

Bei der Formulierung von Entwicklungszielen der Landschaftsplanung und bei der Erarbeitung von Kompensationskonzepten sollen die Leitbilder der Landschaftsräume und die Entwicklungsziele für die Verbundschwerpunkte des Biotopverbunds berücksichtigt werden. Die Landschaftsräume sind in Erläuterungskarte 5A abgebildet.

Ausschnitt aus Erläuterungskarte 5A:



Bewertung / Kritik

Die im Grundsatz erwähnten Leitbilder der Landschaftsräume und Entwicklungsziele der Verbundschwerpunkte sind in Erläuterungskarte 5A nicht näher beschrieben, lediglich dargestellt. In den Erläuterungen zu Grundsatz 5.1-3 wird auf das Landschaftsinformationssystem (LINFOS) des LANUV verwiesen, das im Internet verfügbar ist.

Anregung / Forderung

Die Leitbilder der Landschaftsräume sowie die Entwicklungsziele aus dem LINFOS sind, wenn sie in der Bauleitplanung Berücksichtigung finden sollen, in den Regionalplanentwurf aufzunehmen. Die dynamische Verweisung wird auch hier seitens der Stadt Siegen als nicht rechtmäßig angesehen.

5.1-4 Grundsatz – Orts- und Landschaftsbild bestimmende Strukturen

Charakteristische Siedlungs- und Freiraumstrukturen, die das Orts- und Landschaftsbild in besonderer Weise bestimmen, sollen in ihrer Funktion erhalten und entwickelt werden.

Bewertung / Kritik

In den Erläuterungen zu diesem Grundsatz werden sehr kleinteilige Strukturen wie beispielsweise markante Einzelbäume oder Streuobstwiesen angesprochen, die zu erhalten und entwickeln seien. Dies auch hier nur textlich, weil die Maßstabebene eine zeichnerische Darstellung gar nicht zulassen würde. Auch diese Strukturen werden jedoch selbstverständlich und bereits ohne Regionalplanentwurf im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB als Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege berücksichtigt.

Anregung / Forderung

Auch hier ist der Grundsatz daher aus Sicht der Stadt Siegen zu streichen – der Umgang mit den Schutzgütern ist der kommunalen Planungshoheit zu überlassen.

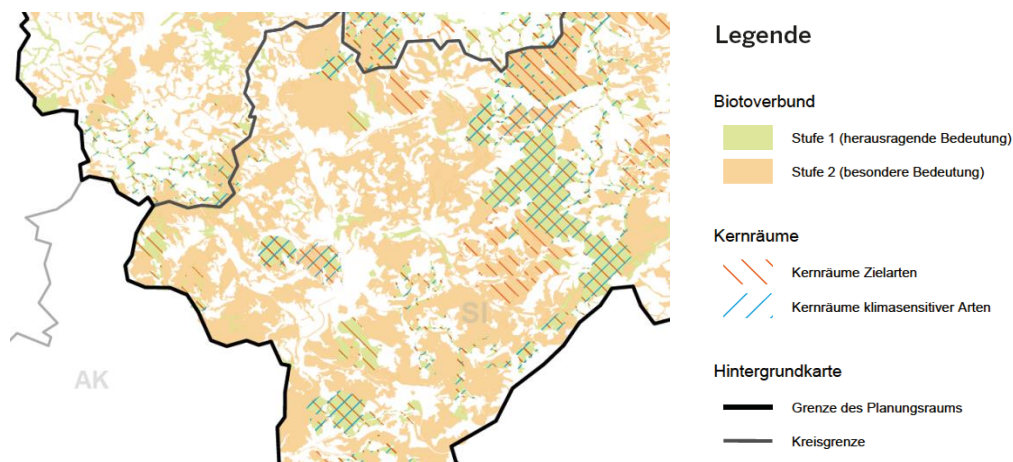
5.1-5 Grundsatz – Siedlungs- und freiraumübergreifende Biotopvernetzung

Bei der Siedlungsentwicklung sollen freiraum- und siedlungsübergreifend Lebensgemeinschaften und Biotop-e einschließlich ihrer ökologischen Wechselbeziehungen vernetzt werden. Dabei sollen auch die Ansprüche von klimasensitiven Arten berücksichtigt werden. Dies schließt die Sicherung und Entwicklung von Lebensräumen ein, deren Bedeutung für diese Artengruppen erst im Zuge des prognostizierten Klimawandels steigen wird. (vgl. Erläuterungskarte 5B)

Dazu aus den Erläuterungen S. 88:

Daher ist der Gedanke der Biotopvernetzung auch bei der Siedlungsentwicklung insbesondere in der Bauleitplanung von Relevanz. Gerade Übergangsbereiche an Siedlungsrändern können ein wesentlicher Bestandteil der Biotopvernetzung sein. Der Siedlungsraum weist durch intensive Nutzung einen hohen Bedarf zur Verbesserung von Biotopverbindungen auf. Hier liegt jedoch auch ein besonders hohes Potenzial, durch vergleichsweise geringen Aufwand zu einer qualitativen Aufwertung der Vernetzungsstruktur beizutragen. (vgl. Grundsatz 4.1-6) Zu nennen ist in diesem Zusammenhang z. B. das Entwickeln von Bachsystemen mit ihren Auen und begleitenden Gehölzen oder angrenzendem Grünland bzw. innerörtlichen Grünflächen. Derartige Maßnahmen bieten häufig viele Möglichkeiten für Synergien beim Zusammenspiel unterschiedlicher Fachplanungen. Bewertung / Kritik

Ausschnitt aus Erläuterungskarte 5B



Auch die Belange, auf die in diesem Grundsatz Bezug (Artenschutz bzw. klimasensitive Arten bzw. Lebensräume für diese Artengruppen) genommen wird, sind sehr kleinteilig, wenn in den Erläuterungen beispielsweise Bachsysteme und begleitende Gehölze genannt werden. Diese Strukturen werden ebenfalls im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB als Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege berücksichtigt. Die zeichnerische Darstellung des Biotopverbunds in Erläuterungskarte 5B hingegen lässt auch hier einen konkreten räumlichen Bezug vermissen. Der Begriff der klimasensitiven Arten wird im Regionalplanentwurf nicht näher definiert.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert, Satz 2 und 3 des Grundsatzes 5.1-5 zu streichen und damit den Regelungsgehalt der kommunalen Planungshoheit zu überlassen. Die Stadt Siegen fordert außerdem, den Biotopverbund kartographisch so darzustellen, dass eine dem Maßstab des Regionalplans entsprechende Verortung der Flächenkategorien möglich wird.

Zu 5.2: Wald und Forstwirtschaft

5.2-1 Grundsatz – Erhalt großflächiger, unzerschnittener Waldbereiche und überregionaler Wildtierkorridore

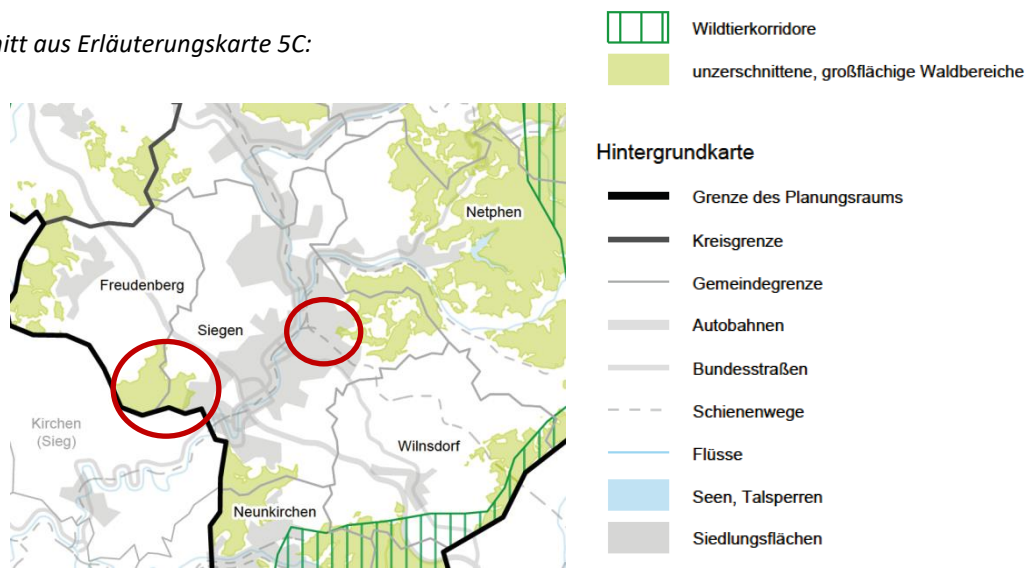
Die Lebensräume von Arten mit weiträumigem Arealanspruch und deren durchgängige Wanderkorridore sollen gesichert und entwickelt werden.

Hierfür sollen großflächige, unzerschnittene und störungsarme Waldbereiche sowie naturnahe, strukturreiche Laubwälder und Waldränder gesichert und entwickelt werden. (vgl. Erläuterungskarte 5C)

Ausschnitt aus den Erläuterungen S. 93:

[...] Diese Trittsteine und Korridore können unter die Darstellungsschwelle für regionalplanerisch festgelegte Waldbereiche fallen. Daher können Verbundkorridore für Arten der Waldgilde auch in zeichnerisch nicht als Wald festgelegten Bereichen liegen.[...]

Ausschnitt aus Erläuterungskarte 5C:



Bewertung / Kritik

Wie bei vielen Festlegungen wird auch hier wieder Bezug genommen auf kleinteilige Strukturen unterhalb der Darstellungsschwelle, die nicht einmal als Wald festgelegt sind, trotz dass sich dieser Grundsatz auf Waldbereiche bezieht. Der räumliche Bezug dieses Grundsatzes ist somit nicht nachvollzieh- und abgrenzbar. Auch die Erläuterungskarte liefert auf Grund der Maßstäblichkeit keine Erkenntnisse zur Abgrenzung der unzerschnittenen, großflächigen Waldbereiche. Es fällt allerdings auf, dass sich im Siegener Stadtgebiet der als Siedlungsfläche dargestellte Bereich in zwei Teilbereichen (rote Kreise in der Karte) mit den unzerschnittenen, großflächigen Waldbereichen überschneidet. In der Erläuterungskarte scheint die Darstellung der Siedlungsbereiche im Übrigen über die tatsächlich besiedelten Bereiche deutlich hinauszugehen. Es stellt sich die Frage, welche Datengrundlage hier genutzt wurde.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert, in den Grundsatz auf die auf Regionalplanebene darstellbaren unzerschnittenen, großflächigen Waldbereiche zu begrenzen und im Übrigen der kommunalen Planungshoheit zu überlassen, kleinteilige schützenswerte Strukturen bzw. Biotopverbünde und Wildtierkorridore im Zuge städtebaulicher Entwicklungen zu schützen. Die Waldbereiche sind so darzustellen, dass eine räumliche Verortung möglich ist und die Siedlungsbereiche sind in der kartographischen Darstellung zu korrigieren. Sollten weiterhin Überschneidungen zwischen den Siedlungsbereichen und den Waldbereichen auftreten, sind die Waldbereiche innerhalb der Siedlungsbereiche zeichnerisch zurückzunehmen.

5.2-6 Ziel – Naturwaldzellen, Wildnisentwicklungsgebiete, Saatgutbestände, forstliche Versuchsflächen

Naturwaldzellen und deren unmittelbare Umgebung sind zu sichern. Nachteilige Einwirkungen sind zu vermeiden, um die ungestörte Entwicklung der Biozönosen sicherzustellen.

Wildnisentwicklungsgebiete und deren unmittelbare Umgebung sind zu sichern. Nachteilige Einwirkungen sind zu vermeiden, um die ungestörte Entwicklung der Biozönosen sicherzustellen.

Zugelassene Saatgutbestände und Samenplantagen sind zu sichern. Nachteilige Einwirkungen sind zu vermeiden, um ihre Bedeutung für die Versorgung mit hochwertigem, standortangepasstem Saatgut zu erhalten.

Forstliche Versuchsflächen sind bis zum Abschluss der unmittelbaren Beobachtung vor jeder den Versuchszweck beeinträchtigenden Einwirkung zu schützen.

Die Naturwaldzellen, Wildnisentwicklungsgebiete, zugelassenen Saatgutbestände und forstlichen Versuchsflächen sind in Erläuterungskarte 5D abgebildet.

Bewertung / Kritik

Im Ziel 5.2-6 wird auf Flächenkategorien (Naturwaldzellen, Wildnisentwicklungsgebiete, Saatgutbestände, forstliche Versuchsflächen) Bezug genommen, die in einer Erläuterungskarte lediglich mit Piktogrammen verortet sind. Die Begriffe der „unmittelbaren Umgebung“ sowie der „nachteiligen“ bzw. „beeinträchtigenden“ „Einwirkungen“ sind nicht näher definiert.

Anregung / Forderung

Entsprechend der Zielfestlegung sind die Flächenkategorien mindestens in einer Erläuterungskarte und damit räumlich konkret verortet darzustellen. Die Piktogramme und der Verweis auf den Fachbeitrag des Landesbetriebs Wald und Holz, der nicht Teil des Regionalplanentwurfs ist, reicht aus Sicht der Stadt Siegen nicht aus, da das Planwerk aus sich heraus verständlich und lesbar sein muss. Die vorgenannten Begrifflichkeiten sind außerdem zu definieren. Andernfalls ist nicht nachvollziehbar, welche Auswirkungen die Flächenausweisungen auf ihre Umgebung haben.

5.2-7 Grundsatz – Erhalt und Pflege kulturhistorischer Waldnutzungsformen und Objekte

Waldflächen mit Relikten historischer Waldnutzungsformen sowie kulturhistorisch wertvolle Objekte und Strukturen im Wald sollen entsprechend ihres schutzwürdigen Charakters auf Grundlage abgestimmter Nutzungskonzepte erhalten und gepflegt werden.

Ausschnitt aus der Begründung S. 65:

[...] Wegen ihrer Kleinteiligkeit bzw. geringen Größe ist gegenüber den kulturhistorischen Elementen und Strukturen besondere Aufmerksamkeit geboten, da sie aufgrund von Nutzungsintensivierungen oder Erschließungsmaßnahmen in ihrem Erhalt gefährdet sein können. [...]

Bewertung / Kritik

In den Erläuterungen zu diesem Grundsatz werden wiederum sehr kleinteilige Strukturen wie beispielsweise Kalköfen und Verhüttungsstellen angesprochen, die zu erhalten und entwickeln seien. Dies auch hier nur textlich, weil die Maßstabebene eine zeichnerische Darstellung gar nicht zulassen würde. Auch diese Strukturen werden jedoch selbstverständlich und bereits ohne Regionalplanentwurf im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB als Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bzw. des Denkmalschutzes bereits berücksichtigt.

Anregung / Forderung

Auch hier ist der Grundsatz daher aus Sicht der Stadt Siegen zu streichen – der Umgang mit den Schutzgütern ist der kommunalen Planungshoheit zu überlassen.

Zu 5.3: Offenland und Landwirtschaft

5.3-1 Grundsatz – Sicherung von Offenland

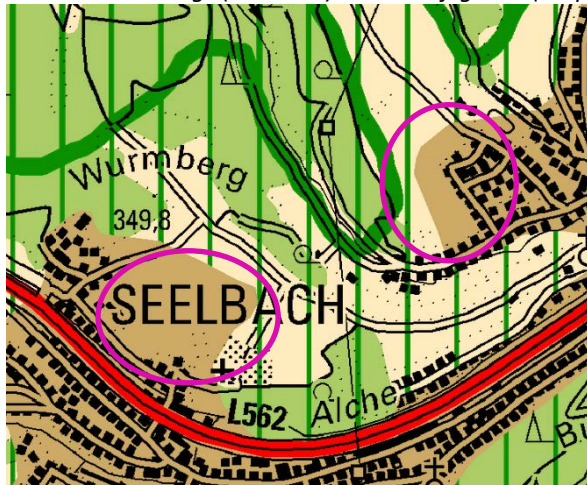
Offenland soll als wesentlicher Bestandteil des Landschaftsgefüges gesichert werden.

Bewertung / Kritik

Die Formulierung des Grundsatzes 5.3-1 lässt offen, was genau „Offenland“ ist. Auch beispielsweise innerhalb von im Regionalplanentwurf festgelegten, aber noch nicht bauleitplanerisch umgesetzten ASB und GIB findet sich „Offenland“, das der Beschreibung in den Erläuterungen und der Begründung zu den textlichen Festlegungen entspricht. Sollen diese „Offenland“-Bereiche nun freigehalten werden, steht der Grundsatz 5.3-1 in großem Widerspruch zu den Festlegungen von ASB, GIB und anderen Siedlungs-

flächenkategorien, die zur baulichen Entwicklung vorgesehen sind und deren Flächen auf Siegener Stadtgebiet z.T. in die Kategorie „Offenland“ fallen.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf und dem gültigen FNP der Stadt Siegen mit Verortung der Offenlandbereiche "Wurmberg" (Seelbach) und "Wolfsgrow" (Trupbach), die als Wohnbaulandreserve im FNP dargestellt sind:



Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert klarzustellen, dass sich der Grundsatz auf die Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereiche (AFAB) bezieht. Andernfalls ist der Grundsatz bzw. sind die Ziel-Festlegungen zu den Siedlungsflächenkategorien nicht endabgewogen – der Grundsatz sollte in diesem Falle gestrichen werden.

Zu 5.4: Natur und Landschaft

5.4-1 Ziel – Bereiche für den Schutz der Natur

In den BSN ist die naturnahe oder durch Extensivnutzung bedingte Ausprägung von Natur und Landschaft langfristig zu sichern und zu entwickeln.

Die aus Gründen der Darstellbarkeit nicht zeichnerisch als BSN festgelegten naturschutzwürdigen Oberflächengewässer und deren zugehörige Talzüge (Anhang 5-I) sind BSN.

Die BSN sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und eine dem jeweiligen Schutzzweck angepasste Nutzung zu pflegen und zu entwickeln oder einer ungestörten Entwicklung zu überlassen.

Dem Arten- und Biotopschutz ist in den BSN der Vorrang vor beeinträchtigenden raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einzuräumen. Dies schließt auch raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen ein, die in der Umgebung von BSN stattfinden und sich beeinträchtigend auf die wesentlichen Teile des jeweiligen BSN auswirken können.

Alle Nutzungen sind in ihrer Art und Intensität den jeweiligen standörtlichen Erfordernissen zur Erhaltung und Entwicklung der BSN anzupassen.

5.4-2 Ziel – Umsetzung der Bereiche für den Schutz der Natur

Die zeichnerisch festgelegten BSN sind entweder in ihrer Gesamtfläche oder in ihren wesentlichen Teilen (Anhang 5-II i. V. m. Erläuterungskarte 5E) als Naturschutzgebiete festzusetzen oder über langfristige vertragliche Vereinbarungen zu sichern. Die aus Gründen der Darstellbarkeit nicht zeichnerisch festgelegten BSN sind als Naturschutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile festzusetzen oder über langfristige vertragliche Vereinbarungen zu sichern. Insbesondere sind die

- / Kernräume von Zielarten*
- / Räume zur Vernetzung von Zielarten*
- / Räume klimasensitiver Zielarten und Biotopen zu beachten.*

Im Falle der Sicherung durch vertragliche Vereinbarungen ist eine Schutzqualität sicherzustellen, die der eines Naturschutzgebietes entspricht. Die Durchgängigkeit der Talzüge ist in Hinblick auf den Gewässerbiotopverbund zu sichern und zu entwickeln. (vgl. Anhang 5-I).

Auch unterhalb der Darstellungsschwelle des Regionalplans liegende naturschutzwürdige Bereiche sind als Naturschutzgebiete festzusetzen.

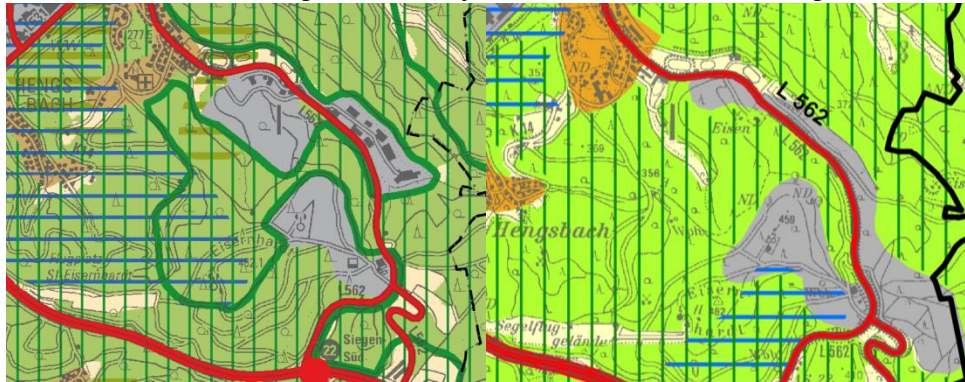
Bewertung / Kritik

Insgesamt werden im Stadtgebiet Siegen im Entwurf des Regionalplanes zehn BSN-Flächen dargestellt. Fünf dieser Flächen sind neu aufgenommen worden. Bei allen vorhandenen Bereichen wurden die Bezeichnungen geändert, bei einigen vorhandenen Bereichen wurden im Rahmen der zeichnerischen Darstellung zum Teil erhebliche Erweiterungen vorgenommen. Die BSN-Flächen stellen die Grundlage für die spätere Ausweisung von Naturschutzgebieten durch den Kreis Siegen-Wittgenstein dar. Dies müsste im Rahmen der Überarbeitung des Landschaftsplanes Siegen erfolgen.

Übersicht über die geänderten Bezeichnungen und die neu dargestellten BSN:

BSN-Ausweisung im rechtskräftigen Regionalplan	Neue BSN-Ausweisung
94 Feuchtwiesen Langenbachtal	139 Großes und Kleines Langenbachtal
95 Halde und Wälder am Haardter Berg	145 Siegen Schlackenhalde Monte Schlacko
96 Truppenübungsplatz Trupbach	136 Ehemaliger Truppenübungsplatz Trupbach
98 Schluchtwald am Kleff, Eiserfeld	165 Siegen Hirzhornberg bei Niederschelden
97 Breitenbachtal zwischen Kaan-Marienborn und Breitenbach	166 Weißbachtal mit Nebentälern
	137 Quellsiepen und Nebentäler des Heesbachtales
	138 Laubwälder und Siepen westlich Kreuztal und Geisweid
	142 Waldgebiet Tiergarten-Heckenberg
	167 Grünland bei Siegen-Bürbach
	169 Waldgebiet bei Obersdorf

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf – Bereich Martinshardt/Eisernhardt in Siegen, im Entwurf mit neuem BSN Nr. 160: „Waldgebiet bei Obersdorf“

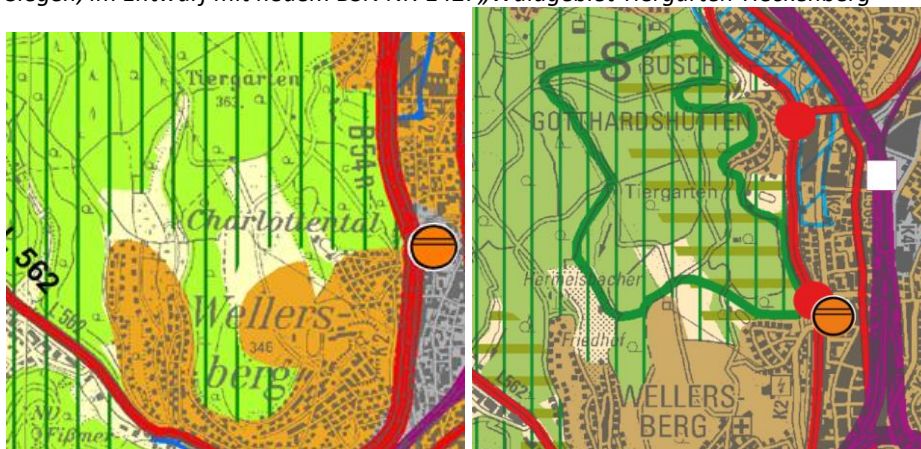


Detaillbetrachtung:

Der neue BSN-Bereich Nr. 160 „Waldgebiet bei Obersdorf“ umfasst weite Waldareale im Leimbachtal und grenzt unmittelbar an die bestehenden Gewerbegebiete „Oberes Leimbachtal“, und „Martinshardt“ sowie an das geplante Gewerbegebiet „Martinshardt II“ an. Im Bereich des Gewerbegebietes „Martinshardt II“ überlagert die BSN-Festlegung das geplante Regenrückhaltebecken. Als wesentlicher Grund der Ausweisung wird die Eignung der Wälder als Lebensraum für die Bechsteinfledermaus angegeben. Hierzu wird auf folgendes hingewiesen:

- Die Wälder im Leimbachtal werden momentan im Zuge der Borkenkäferkalamität großflächig abgeholzt. Damit gehen wesentliche Habitatstrukturen für die Bechsteinfledermaus verloren, sodass die Eignung der Wälder als BSN-Fläche fachlich zu hinterfragen ist.
- Die unmittelbare Nachbarschaft künftiger Naturschutzgebiete neben bestehenden und geplanten Gewerbegebieten ruft erhebliche Konflikte hinsichtlich vorhandener Lärm- und Lichtemissionen hervor, die möglicherweise zu Nutzungseinschränkungen der gewerblichen Nutzung führen können.
- Gleichzeitig mit der Abgrenzung der BSN Festlegungen wurde die GIB-Fläche Eisernhardt in ihrem Flächenzuschnitt verkleinert. Neben dieser Reduzierung ist die gewerblich industrielle Entwicklung innerhalb des Bereiches zusätzlich noch durch die direkt angrenzende BSN-Festlegung eingeschränkt. Dazu auch Pkt. 4.3

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf – Bereich Wellersberg in Siegen, im Entwurf mit neuem BSN Nr. 142: „Waldgebiet Tiergarten-Heckenberg“



Detaillbetrachtung:

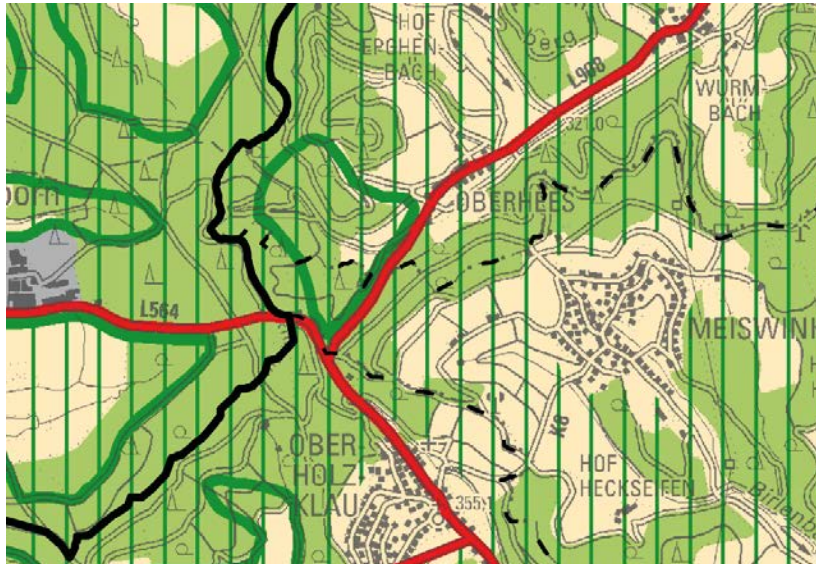
Die geplante BSN- und spätere Ausweisung eines Naturschutzgebietes umfasst weite Bereiche des Stadtwaldes „Weidenauer Tiergarten“, der eine große Bedeutung als Naherholungsgebiet für den Sied-

lungsbereich Weidenau / Siegen besitzt. Demnach darf die Ausweisung des BSN /perspektivisch des NSG der Naherholungsfunktion (z. B. Grillplatz) nicht entgegenstehen.

Große Bereiche des Tiergarten sollen im Rahmen der Ausgleichskonzeption für das geplante Gewerbegebiet Martinshardt II als Kompensationsfläche aus der Nutzung genommen und als Naturwaldfläche entwickelt werden. Beide Entwicklungsabsichten der Stadt Siegen dürfen nicht durch die BSN-Ausweisung gefährdet werden, ebenso nicht die geplante Ausweisung eines Wohngebietes im Bereich des ehemaligen Munitionsdepots und damit in unmittelbarer Nähe des BSN. Auch die forstliche Nutzung auf den übrigen Teilbereichen der BSN-Fläche darf durch die geplante Schutzausweisung nicht eingeschränkt werden. Hier erfolgt die Bewirtschaftung auf der Grundlage des gültigen Forsteinrichtungswerkes. Ebenso tangiert das BSN den Friedhofswald in der Hermelsbach, der jedoch weiterhin genutzt werden können muss.

Die Abgrenzung der BSN-Festlegung im Regionalplanentwurf ist zudem auf die örtlichen Gegebenheiten anzupassen, um auch den fachlichen Belangen Rechnung zu tragen. Konkret bedeutet dies, dass die nicht vom „Naturwald“ erfassten Bereiche, z. B. westlich der Panzerstraße oder die „Hundewiesen“, aus der BSN-Festlegung herausgenommen werden, da die naturfachlichen Gegebenheiten dies nicht rechtfertigen.

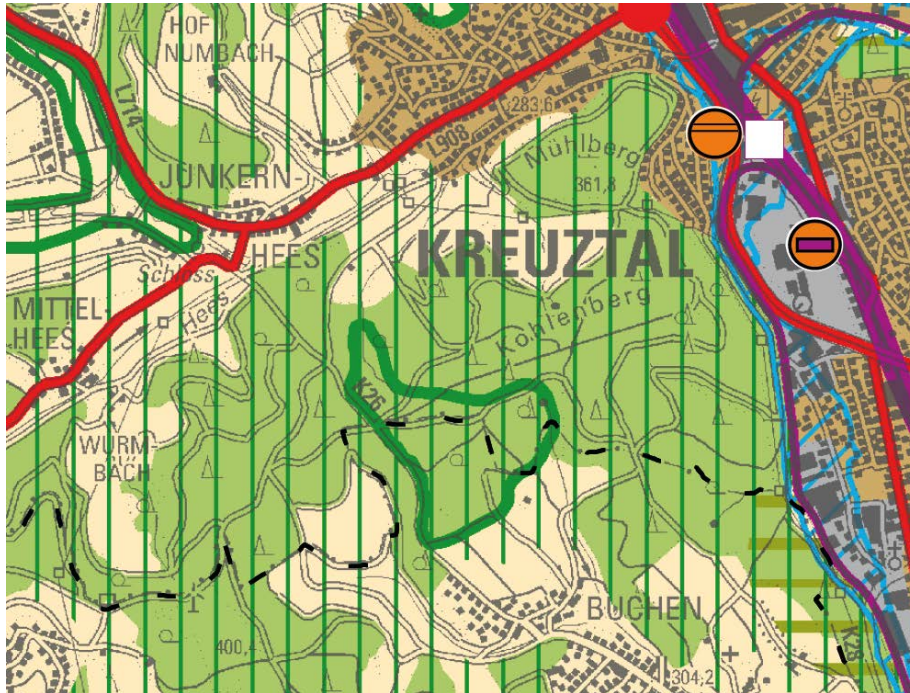
Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – neuer BSN Nr. 137: „Quellsiepen und Nebentäler des Heesbachtals“



Detailbetrachtung:

Die geplante Ausweisung umfasst Laubwaldbereiche im oberen Heestal an der nordwestlichen Grenze von Siegen nach Kreuztal hin. Da es sich dabei im Stadtgebiet Siegen ausschließlich um Wälder handelt, sind Flächen des städtischen Wohnbaulandkonzeptes nicht betroffen.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – neuer BSN Nr. 138: „Laubwälder und Siepen westlich Kreuztal und Geisweid“



Detailbetrachtung:

Die geplante Ausweisung umfasst Laubwaldbereiche an der nördlichen Grenze von Siegen nach Kreuztal hin. Da es sich dabei im Stadtgebiet Siegen ausschließlich um Wälder nördlich von Siegen-Buchen handelt, sind Flächen des städtischen Wohnbaulandkonzeptes nicht betroffen.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf – BSN Nr. 139: „Großes und Kleines Langenbachtal“



Detailbetrachtung:

Die geplante Ausweisung umfasst ziemlich deckungsgleich das bestehende Naturschutzgebiet „Großes und Kleines Langenbachtal“. Flächen des städtischen Wohnbaulandkonzeptes sind nicht betroffen.

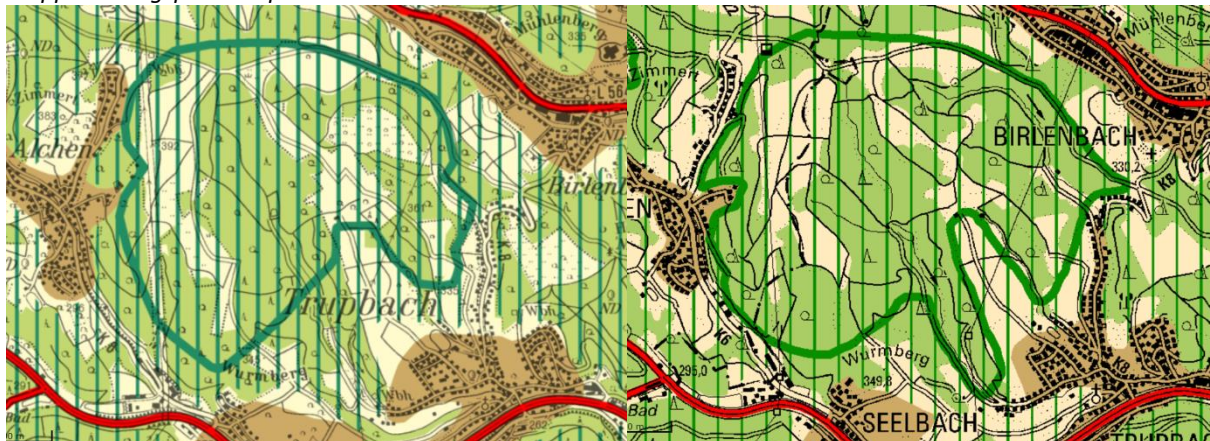
Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf – BSN Nr. 145: „Siegen Schlackenhalde Monte Schlacko“



Detailbetrachtung:

Die geplante Ausweisung umfasst das bestehende Naturschutzgebiet „Schlackenhalde Monte Schlacko“, das nördlich angrenzende Haldengelände der Edelstahlwerke Südwestfalen sowie Waldbereiche in Richtung Niedersetzen. Flächen des städtischen Wohnbaulandkonzeptes sind nicht betroffen, ebenso wenig wie städtischer Grundbesitz. Der geplante BSN-Bereich grenzt allerdings unmittelbar an das vorhandene Wertstoffzentrum bzw. den ausgewiesenen GIB an und würde keine künftige Erweiterung nach Osten mehr zulassen, sondern vielmehr die Nutzungsmöglichkeiten des ausgewiesenen GIB gemäß der textlichen Festlegungen des Regionalplanentwurfs einschränken. Mit der Deponie Geisweid wurde eine überlagernde Festlegung getroffen, ebenso mit den Industrieanlagen der Edelstahlwerke östlich der Ferndorf (faktisches Industriegebiet) die Festlegung BSN getroffen.

Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf – BSN Nr. 136: „Ehemaliger Truppenübungsplatz Trupbach“



Detailbetrachtung:

Die geplante Ausweisung umfasst die beiden Naturschutzgebiete auf dem Gelände des ehemaligen belgischen Truppenübungsplatzes (s. auch FFH-Schutzgebiet). Neu ist auf Siegener Stadtgebiet lediglich die Einbeziehung eines Laubwaldbereiches oberhalb des Wickersbacher Tales in Richtung Trupbach. Flächen des städtischen Wohnbaulandkonzeptes sind nicht betroffen.

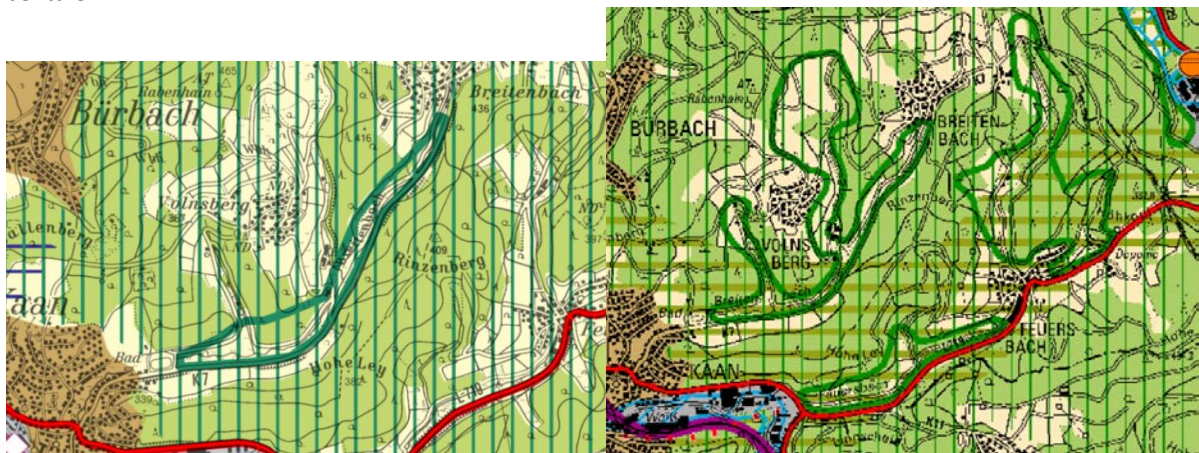
Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf – BSN Nr. 165: „Siegen Hirzhornberg bei Niederschelden“



Detailbetrachtung:

Die geplante Ausweisung umfasst neben dem Naturschutzgebiet „Am Kleff“ die westlich angrenzenden Laubwaldbereiche, die z.T. städtische Forstfläche sind, sowie die rekultivierte Schlackenhalde der Charlottenhütte unterhalb der Birker Ley. Aus hiesiger fachlicher Sicht ist nicht nachvollziehbar, wie die rekultivierte Schlackenhalde Kriterien für die Ausweisung als BSN erfüllen kann. Flächen des städtischen Wohnbaulandkonzeptes sind nicht betroffen.

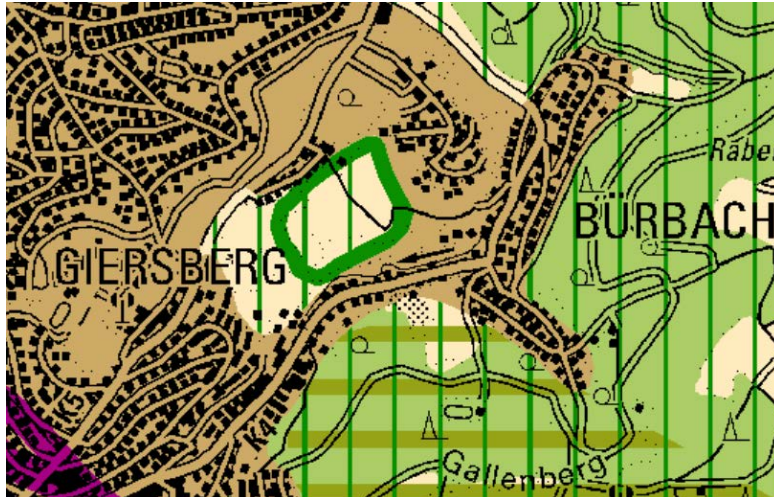
Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Regionalplan und dem Regionalplanentwurf – BSN Nr. 166: „Weißbachtal mit Nebentälern“



Detailbetrachtung:

Die geplante Ausweisung erstreckt sich über die gesamte Länge des Breitenbachtales und der nördlichen Zuflüsse sowie über das obere und untere Feuersbachtal mit einem nördlichen Zufluss. Die Flächen im Breitenbachtal beinhalten das bestehende Naturschutzgebiet, zwei Geschützte Landschaftsbestandteile sowie arrondierende Landschaftseinheiten. Die Wiesen und Wälder im Bereich Feuersbach stehen bis auf zwei kleinere flächige Geschützte Landschaftsbestandteile bisher nicht unter Schutz. Die Potenzialfläche „Haselwiese“ aus dem Wohnbaulandkonzept der Stadt Siegen im Ortsteil Breitenbach wurde jedoch als BSN überplant. Die ausgewiesenen BSN reichen außerdem auch hier unmittelbar bis an besiedelte Bereiche im AFAB (Ortslagen von Breitenbach, Volnsberg und Feuersbach) heran.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – neuer BSN Nr. 167: „Grünland bei Siegen-Bürbach“

**Detailbetrachtung:**

Die geplante Ausweisung umfasst Magergrünland und Eichenwald am Siegener Giersberg direkt angrenzend an den Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 355 „Bürbacher Giersberg“. Die Magergrünlandbereiche sind als §30 Biotope (BNatSchG) erfasst und z.T. in städtischem Besitz. Der Eichenwald ist städtische Forstfläche.

Eine Bebauung der Grünlandflächen ist vor Jahren gerichtlich versagt worden. Das städtische Wohnbaulandkonzept stuft die Wiesenbereiche als „unzureichend geeignet“ ein. Von hier ist aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar, warum die vom BSN-Bereich erfassten Waldflächen die Voraussetzungen für einen BSN-Bereich erfüllen können.

Gesamtbewertung / Kritik

In der zeichnerischen Darstellung sind BSN im Regionalplanentwurf häufig direkt bis an GIB und ASB oder Siedlungsbereiche im AFAB herangeplant. Im Bereich Breitenbach wird eine Konzeptfläche des Wohnbaulandkonzeptes überplant. Die textlichen Festlegungen wurden im Vergleich zum rechtskräftigen Regionalplan hinsichtlich des Beeinträchtigungsverbots von BSN durch raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen verschärft.

Insbesondere aufgrund der vorgegebenen Zielrichtung zur Konkretisierung der GIB ausschließlich für emittierende Industriegebiete ist ein direktes Angrenzen von BSN-Festlegungen mit perspektivischer Ausweisung als Naturschutzgebiet in noch aufzustellenden Landschaftsplänen nicht zielführend und es sind die Konflikte dahingehend vorprogrammiert, dass sich durch Industriebetriebe Auswirkungen auf die Naturschutzgebiete sowie generell die BSN ergeben werden. Die unmittelbare Nachbarschaft von BSN bzw. Naturschutzgebieten sowie bestehenden und geplanten Gewerbegebieten ruft beispielsweise erhebliche Konflikte hinsichtlich vorhandener Lärm- und Lichtemissionen hervor.

Auch durch die Entwicklung von ASB können angrenzende BSN beeinträchtigt werden. In der bauleitplanerischen Abwägung ist nach hiesigem Verständnis der Formulierung des Ziels 5.4-1 den BSN stets Vorrang einzuräumen. Das heißt, Abstände, die zur Bewältigung von Konflikten zwischen BSN und angrenzenden ASB bzw. GIB erforderlich sind, sind durch die Kommunen jeweils innerhalb der ausgewiesenen ASB bzw. GIB zu gewährleisten. Selbst eine gestaffelte Nutzung in den GIB (NSG, verträgliches Gewerbe, Industrie) wäre aufgrund der Vorgabe, dass die Bauleitplanung eine ausschließliche Nutzung als Industriegebiet regeln muss, gemäß dem Regionalplanentwurf nicht möglich.

Diese gravierende Einschränkung der kommunalen Planungshoheit auf Regionalplanebene muss auch im Kontext der ohnehin schwierigen Rahmenbedingungen (Topografie, Artenschutz, Bergbau) bei der Entwicklung von Wirtschaftsstandorten und Siedlungsflächen bewertet werden. Durch letztere bereits bestehende Restriktionen reduziert sich das tatsächlich zu beplanende und zugestandene GIB- und ASB-Kontingent ohnehin schon jetzt. An dieser Stelle sei auch auf die Kritik an der neuen Siedlungsflächenbedarfsberechnung sowie auf die IHK-Studie „Vom Brutto zum Netto“ verwiesen.

Die Entwicklung von ASB und GIB, die in der Planungshoheit der Kommunen liegt, wird durch das Beeinträchtigungsverbot der BSN auf unzumutbare Weise eingeschränkt. Die zeichnerische Darstellung und Flächenbilanz der ASB und GIB entspricht somit nicht den Flächenkontingenten, die der Stadt Siegen de facto zur Verfügung stehen.

Im Übrigen wird im textlichen Ziel zusätzlich darauf hingewiesen, dass weitere schützenswerte Landschaftsbestandteile (Oberflächengewässer sowie zugehörige „Talzüge“) unterhalb der Darstellungsschwelle ebenfalls BSN seien. Diese textliche Darstellung soll die eigentlich erforderliche zeichnerische Darstellung ersetzen, die auf der Maßstabsebene des Regionalplans offenkundig nicht möglich ist. Auf Siegener Stadtgebiet betrifft dies gemäß Anhang 5-I der textlichen Festlegungen die Gewässer Ferndorfbach, Weiß, Alche und Sieg. Die allein textlichen Darstellungen sowie die Verwendung des nicht klar abgrenz- und beschreibbaren Begriffs der „Talzüge“ führen dazu, dass der räumliche Bezug des formulierten textlichen Ziels nebulös bleibt. Die restriktive Zielformulierung hätte jedoch Konsequenzen in Form deutlicher Restriktionen für sämtliche Bauleitplanverfahren, die die Stadt Siegen im Bereich der „Talzüge“ der genannten Gewässer durchführt.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert, die Flächenausweisungen der BSN so zurückzunehmen, dass zwischen GIB/ASB bzw. besiedelten Bereichen im AFAB und BSN jeweils ein Abstand verbleibt, der dazu ausreicht, Nutzungskonflikte zu bewältigen. Im Bereich der Wohnbaulandkonzeptfläche in Breitenbach ist die BSN-Ausweisung zurückzunehmen. Der notwendige Abstand zwischen BSN und GIB/ASB sollte nach fachlichen Kriterien ermittelt und so gewählt werden, dass die zeichnerisch dargestellten GIB und ASB vollumfänglich beplanbar sind. Da die Stadt Siegen in ihrer Flächenflexibilität trotz prognostizierter Überhänge durch die deutlich restriktiveren Bedarfsberechnungen über den Regionalplan ohnehin bereits deutlich in ihrer Planungshoheit eingeschränkt wird, ist eine weitere „versteckte“ Flächenrücknahme durch „heranrückende“ BSN nicht akzeptabel. Diese Vorgehensweise war nie Gegenstand der bisherigen Abstimmungen bzw. Werkstattgespräche und wurde somit nicht offen kommuniziert. Die nicht endabgewogene Flächenkonkurrenz wird als irreführend und damit nicht rechtmäßig angesehen und ist zu korrigieren bzw. hinsichtlich der Bestimmtheit konkret zu benennen. .

Die Stadt Siegen fordert darüber hinaus, die BSN-Festlegung im Bereich des Tiergartens (Nr. 142 Waldgebiet Tiergarten-Heckenberg) in der zeichnerischen Darstellung entsprechend der naturfachlichen Gegebenheiten abzugrenzen und die BSN-Ausweisung der ehemaligen Schlackenhalde Charlottenhütte (Nr. 165) und der Forstflächen am Bürbacher Giersberg entsprechend der Detailbetrachtungen zurückzunehmen.

Außerdem fordert die Stadt Siegen, den Bezug auf die Oberflächengewässer und die „Talzüge“ aus ersatzlos aus den textlichen Festlegungen zu streichen. Damit würden sich die regionalplanerischen Regelungen auf die Maßstabsebene beschränken, in der zeichnerische Darstellungen möglich sind. Mit dem umfassenden Prüfkatalog des § 1 Abs. 6 BauGB ist den naturschutzfachlichen Belangen auf Ebene der kommunalen Bauleitplanung vollumfänglich Genüge getan. Eine darüber hinausgehende Regelung des Regionalplans wird als überflüssiger Eingriff in die kommunale Planungshoheit erachtet.

5.4-6 Grundsatz – Biotopvernetzung innerhalb der Bereiche für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung

In den BSLE sollen die naturnahen Biotoptypen und extensiv genutzten Flächen vernetzt sowie eine reiche Ausstattung mit natürlichen Landschaftselementen gesichert und entwickelt werden.

Die BSLE sollen auch der funktionalen Einbindung und Vernetzung der BSN und der Sicherung notwendiger Pufferzonen zu diesen dienen.

Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die sich beeinträchtigend auf Flächen mit besonderer Bedeutung für den Biotopverbund auswirken können, sollen vermieden werden.

Bewertung / Kritik

Laut dem Grundsatz 5.4-6 sollen die BSLE als Pufferzone zu den BSN dienen. Häufig allerdings reichen die BSN, wie vorangegangen ausgeführt, bis unmittelbar an beispielsweise ASB und GIB, und damit an die Siedlungsbereiche, heran.

Die „Flächen mit besonderer Bedeutung für den Biotopverbund“ sind in der Erläuterungskarte 5B dargestellt, allerdings auf der gewählten Maßstabsebene räumlich kaum zu verorten.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert, den Grundsatz im Regionalplanentwurf selbst umzusetzen und die zeichnerische Darstellung so auszulegen, dass erforderliche Puffer zwischen beispielsweise ASB und GIB als BSLE bzw. AFAB dargestellt werden. Hierzu wird auch auf die Stellungnahme zu den Zielen 5.4-1 und 5.4-2 verwiesen. Zur Darstellung des Biotopverbunds wird auf die Anregung / Forderung zu Grundsatz 5.1-5 verwiesen.

Zu 5.5: Wasser und Wasserwirtschaft

5.5-1 Ziel – Bereiche für den Grundwasser- und Gewässerschutz

Die BGG sind vor nachteiligen Auswirkungen auf die Wassergewinnung und die Wasserqualität zu schützen. Deshalb sind in diesen Bereichen insbesondere

/ raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die großflächige Versiegelungen zur Folge haben,

/ die Errichtung von wassergefährdenden Anlagen und

/ die Errichtung von Abfallentsorgungsanlagen auszuschließen.

Auch die nicht zeichnerisch als BGG festgelegten Einzugsgebiete von Wassergewinnungsanlagen und -entnahmestellen für die öffentliche Trinkwasserversorgung sind BGG (vgl. Erläuterungskarte 5G). In den aufgrund ihrer geologischen Struktur oder grundsätzlichen wasserwirtschaftlichen Bedeutung besonders gefährdeten Bereichen ist bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in besonderem Maße der Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen sicherzustellen. Bei der Überlagerung von Siedlungsraumfestlegungen sowie WEB mit BGG sind bei Planungen und Maßnahmen durch die Bauleitplanung und die Fachplanungen verbindliche Regelungen zu treffen, um Wassergefährdungen auszuschließen. Bei der Überlagerung von BGG und BSAB hat die Wassergewinnung stets Vorrang vor dem Abbau von Bodenschätzen.

Dazu: Auszüge aus der zeichnerischen Darstellung

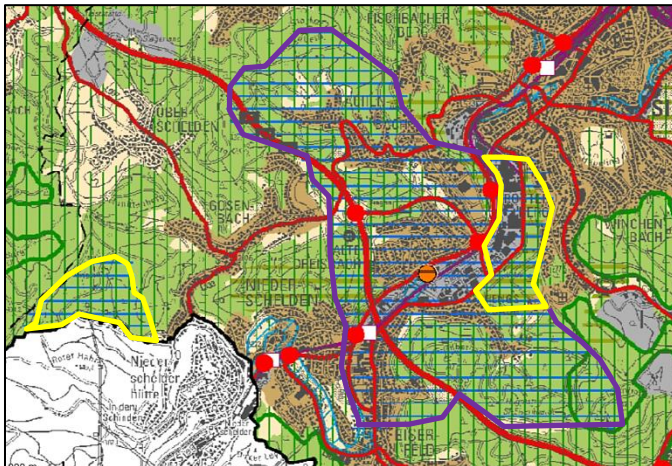
Bewertung / Kritik

In Bereichen, in denen die BGG ASB und GIB überlagern, ist zu prüfen, ob ein Konflikt mit der Zielstellung der BGG-Festlegung vorliegt. Dazu wird u.a. auf die Wasserschutzgebietsverordnung hingewiesen. Hierzu ist festzustellen, dass solche Konflikte allein dann auftreten können, wenn die im Regionalplan als BGG definierten Flächen wesentlich großzügiger festgelegt werden, als die rechtskräftig festgesetzten Wasserschutzzonen.

Für die Festsetzung der Wasserschutzzonen sind in NRW die Oberen Wasserbehörden zuständig, somit die Bezirksregierungen. Die rechtskräftigen und geplanten Wasserschutzzonen sind im Fachinformationssystem ELWAS-WEB dargestellt und wurden lt. Begründung zum Regionalplanentwurf, S. 79, auch aus ELWAS-WEB in den Regionalplanentwurf übernommen.

Bei Betrachtung der zeichnerischen Festlegungen für das Stadtgebiet Siegen fällt allerdings auf, dass die im Regionalplanentwurf enthaltenden BGG nicht den rechtskräftig festgesetzten Wasserschutzzonen entsprechen, sondern deutlich darüber hinausgehen.

Der Regionalplanentwurf stellt folgende Bereiche für den Grundwasser- und Gewässerschutz im Stadtgebiet dar:



Legende:

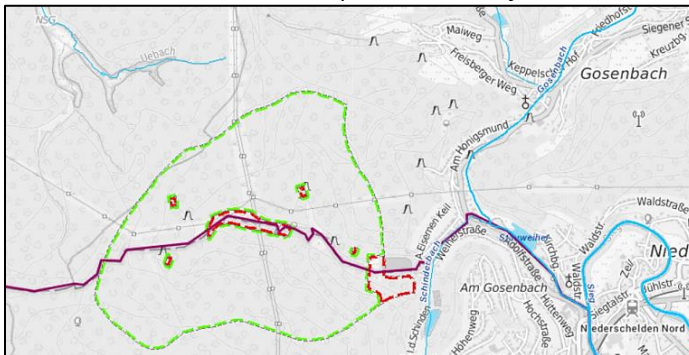
Gelbe Umgrenzungen:

geplante Trinkwasserschutzgebiete gem. ELWAS-Web

Lila Umgrenzung:

BGG-Festlegung im Regionalplanentwurf

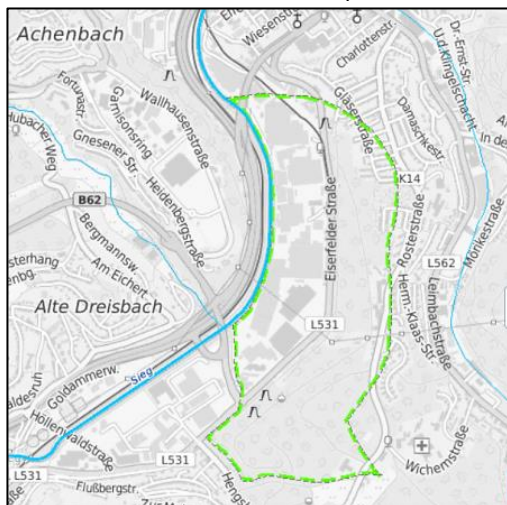
Ausschnitt aus ELWAS-WEB: Geplanter Bereich für den Grundwasserschutz Niederschelden



Detailbetrachtung:

Die vorgesehene Ausweisung des Bereiches für Grundwasserschutz Niederschelden am südwestlichen Stadtrand entspricht der bereits bekannten Abgrenzung des geplanten Trinkwasserschutzgebietes gemäß ELWAS-WEB.

Ausschnitt aus ELWAS-WEB: Geplanter Bereich für den Grundwasserschutz für die Grube Pützhorn Siegen

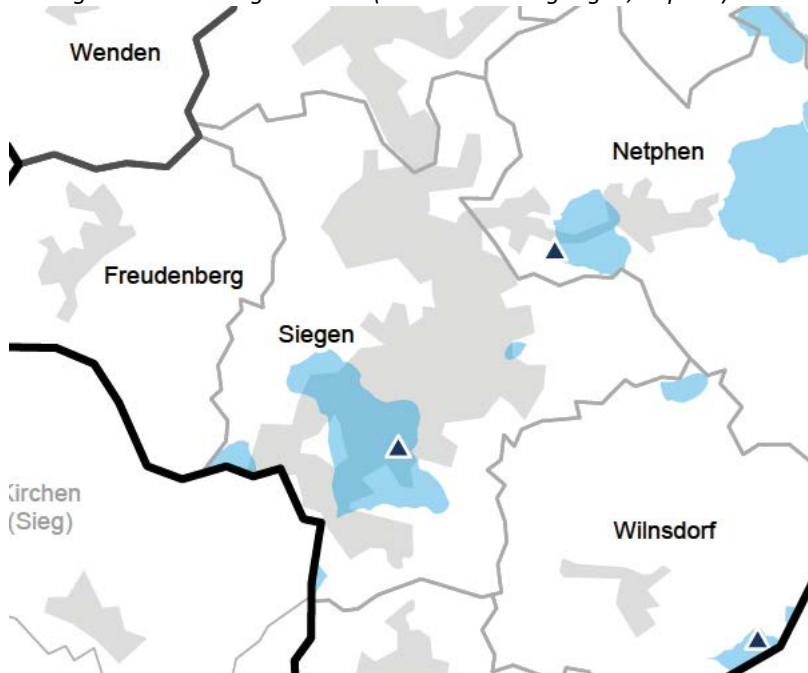


Detailbetrachtung:

Die vorgesehene Ausweisung des Bereiches für Grundwasserschutz für die Grube Pützhorn, Siegen-Hengsbach geht weit über die geplanten Abgrenzung eines Wasserschutzgebietes hinaus und umfasst

die Gemarkungen Achenbach, Dreisbach, Hengsbach bis hin zur Eisernhardt. (siehe Kartenauszug aus ELWAS WEB, 2021, oben gelb dargestellt). Der überwiegende Teil des Bereiches für Grundwasserschutz geht über das eigentliche Einzugsgebiet der Grube Pützhorn hinaus. Damit wäre in den o.g. Ortsteilen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in besonderem Maße der Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen sicherzustellen. Bei Überlagerung mit neuen Bauflächen wären danach u.a. im Rahmen der Bauleitplanung verbindliche Regelungen zu treffen, um Wassergefährdungen auszuschließen. Es ist hier nicht erkennbar, welche wasserwirtschaftlichen Gründe für die Ausweitung des Bereiches für Grundwasserschutz der Grube Pützhorn ausschlaggebend waren.

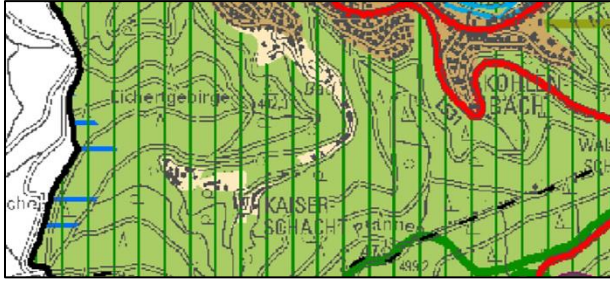
Auszug aus Erläuterungskarte 5G (Textliche Festlegungen, Kap. 10):



Detailbetrachtung:

Ein weiterer kleiner Teil im Bereich des Bürbacher Giersbergs, der in der Erläuterungskarte 5G als BGG dargestellt ist, ist weder in ELWAS-WEB noch in der zeichnerischen Darstellung des Regionalplanentwurfs enthalten – die räumliche Verortung bleibt unklar. Die auf Siegener Stadtgebiet verzeichnete punktuelle Trinkwasserentnahmestelle ist räumlich ebenfalls nicht präzise zu verorten. Die in der Erläuterungskarte 5G dargestellten punktuellen öffentlichen Trinkwasserentnahmestellen bieten daher im Hinblick auf den Maßstab keinerlei Erkenntnisgewinn. Es handelt sich ganz offensichtlich nicht um raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen der Wasserwirtschaft – ebenso sind diese punktuellen öffentlichen Trinkwasserentnahmestellen im wasserwirtschaftlichen Fachbeitrag nicht erwähnt. Auch aus den landesplanerischen Zielen ergibt sich keine Vorgabe für die Bezirksregierung Arnsberg, die punktuellen öffentlichen Trinkwasserentnahmestellen mit einer zeichnerischen Darstellung in der Erläuterungskarte sowie einer Zielfestlegung in den Blick zu nehmen. Im wasserwirtschaftlichen Fachbeitrag wird lediglich darauf hingewiesen, dass es öffentliche Trinkwassergewinnungsanlagen gibt, deren Einzugsgebiet derzeit nicht als Wasserschutzgebiete gesichert sind. Es wird darin jedoch kein regionalplanerischer Handlungsbedarf formuliert. Auf Ebene der kommunalen Bauleitplanung findet die Trinkwasserversorgung im Rahmen des Prüfkatalogs des § 1 Abs. 6 BauGB dagegen stets und ohnehin Berücksichtigung, ebenso wie allgemein kleinräumliche Maßnahmen zum Schutz der Gewässer bzw. des Grundwassers vorzusehen sind.

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf: Geplanter Bereich für den Grundwasserschutz südwestlich Eiserfeld



Detailbetrachtung:

Westlich des Siedlungsbereichs Kaiserschacht, Eiserfeld (Kreuzzeichen) liegt ein Bereich für den Grundwasserschutz über die Stadtgrenze in das Stadtgebiet Siegen hinein. Dieser Bereich umfasste seinerzeit die Vorschlagsfläche 10 (Kreuzzeichen) für eine Windenergienutzung. Aktuell liegen konkrete Absichten zur Errichtung einiger Windkraftanlagen in diesem Bereich vor.

Anregung / Forderung

Bei Beibehaltung der zeichnerischen Darstellung der BGG würde die kommunale Planungshoheit durch fachlich nicht belegte, jedoch in der Bauleitplanung zwingend zu beachtende Restriktionen des Grundwasser- und Gewässerschutz unzulässig beeinträchtigt. Die Stadt Siegen fordert daher, die Festlegungen der BGG gemäß den in ELWAS-Web dargestellten geplanten und rechtskräftigen Trinkwasserschutzgebieten zu korrigieren und von der Zielfestlegung Abstand zu nehmen.

Da aus Sicht der Stadt Siegen auf Regionalplanebene keinerlei Regelungsbedarf bezüglich der punktuellen öffentlichen Trinkwasserentnahmestellen besteht, sind diese aus der Erläuterungskarte 5G sowie aus den entsprechenden Zielfestlegungen herauszunehmen. Ebenso sind textliche Festlegungen bezüglich weiterer Flächen für den Grundwasser- und Gewässerschutz unterhalb der Maßstabsebene des Regionalplans zu streichen – der planerische Umgang mit diesen kleinteiligen Strukturen soll der kommunalen Planungshoheit der Stadt Siegen überlassen bleiben.

Es wird weiterhin gefordert, auf die Ausweisung geplanter Trinkwasserschutzgebiete als BGG im Bereich der gewerblichen Bauflächen bzw. bestehenden Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe an der Marienhütte sowie im Bereich westlich Kaiserschacht zu verzichten, um die Bestandsnutzungen sowie die kommunale Windkraftplanung nicht zu gefährden.

5.5-3 Ziel – Überschwemmungsbereiche

*Die aus Gründen der Darstellbarkeit nicht zeichnerisch als ÜSB festgelegten
 / festgesetzten Überschwemmungsgebiete,
 / vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete,
 / Gebiete mit mittlerer Eintrittswahrscheinlichkeit von Hochwasserereignissen (HQ100) und
 / **Preußischen Überschwemmungsgebiete**
 sind ÜSB (vgl. Erläuterungskarte 5H).*

Dazu: Auszüge aus der zeichnerischen Darstellung und Auszüge aus ELWAS-WEB zum Vergleich

Darstellung in den Überschwemmungskarten aus ELWAS-WEB:

Blau schraffiert: festgesetzte Überschwemmungsgebiete

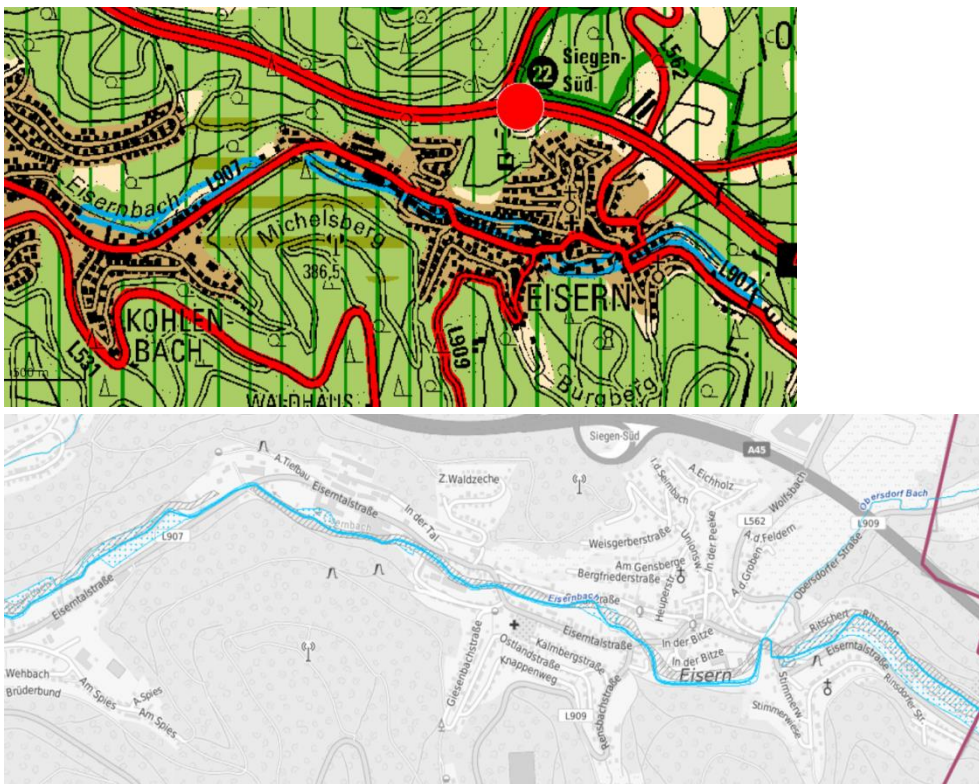
Gepunktet: vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete

Grau schraffiert: Überschwemmungsgebiete der preußischen Aufnahme

Ausschnitt Bereich Niederschelden/Eiserfeld



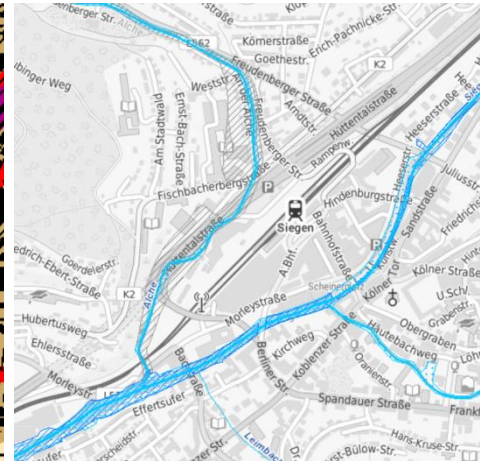
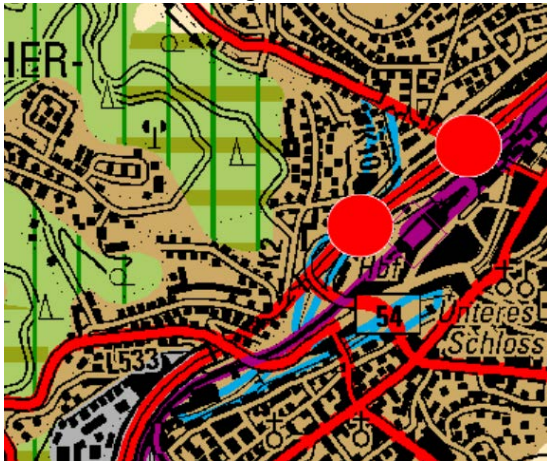
Ausschnitt Bereich Eisern



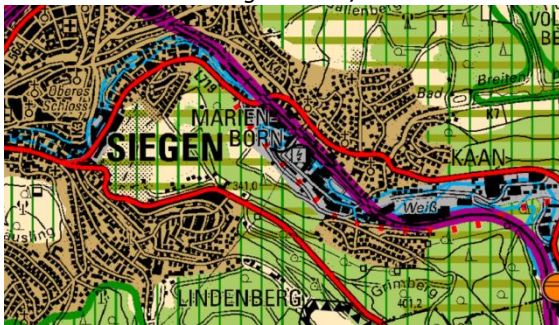
Ausschnitt Bereich Kläranlage Siegen



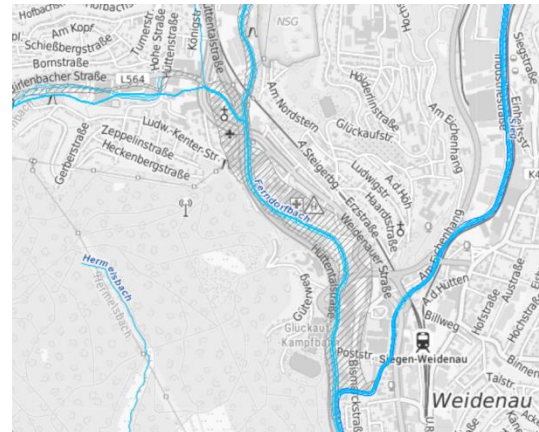
Ausschnitt Bereich Siegen-Mitte



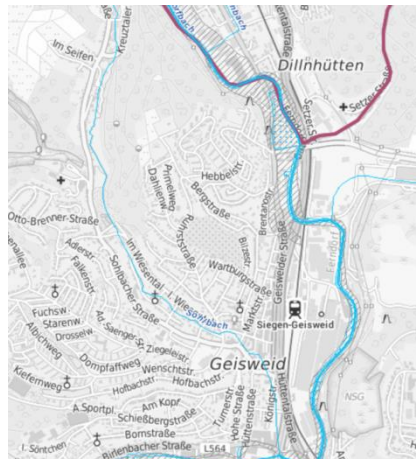
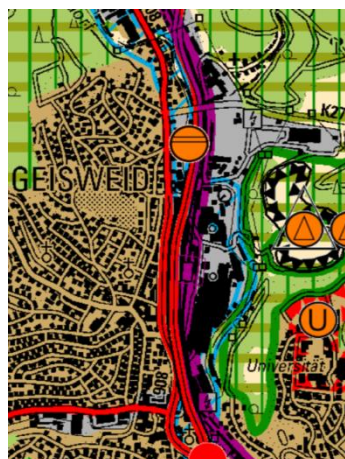
Ausschnitt Bereich Siegen-Mitte/Kaan-Marienborn



Ausschnitt Bereich Buschgotthardshütten



Ausschnitt Bereich Geisweid



Bewertung / Kritik

Die Ausschnitte aus dem Fachinformationssystem ELWAS-WEB verdeutlichen, dass im Regionalplanentwurf nicht nur die festgesetzten und vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete als ÜSG festgelegt worden sind. Vielmehr wurden ebenfalls die Überschwemmungsgebiete der preußischen Aufnahme übernommen, auch in den Bereichen, in denen die Gewässer bereits hochwasserfrei ausgebaut sind. Dies führt dazu, dass ASB und GIB im Bereich der Ferndorf (Stadtgrenze Kreuztal bis Einmündung Sieg), der Sieg (Stadtgrenze Netphen bis Landesgrenze Rheinland-Pfalz), der hochwasserfrei ausgebauten Gewässer Alche und Weiß sowie verbreitet im weiteren Stadtgebiet überlagernd mit der Festlegung ÜSG belegt sind. Die Zielfestlegung des Regionalplanentwurfs bzw. die zeichnerische Darstellung von Überschwemmungsgebieten als Vorranggebiet hat die weitreichende Konsequenz, dass faktisch eine Sperre für die Bauleitplanung besteht, das heißt, neue Siedlungsentwicklungen innerhalb der ÜSG nicht zulässig sind.

Aus Sicht der Stadt Siegen und der für den Gewässerschutz zuständigen Entsorgungsbetriebe der Stadt Siegen ist fachlich nicht nachvollziehbar, warum gemäß dem wasserwirtschaftlichen Fachbeitrag (S. 19) die preußischen Überschwemmungsgebiete eine geeignete Datengrundlage für die Ermittlung von Überschwemmungsgebieten im Regionalplan darstellen, weil gerade diese veralteten Daten die in den letzten Jahren erfolgten hochwasserfreien Ausbauten der Gewässer unberücksichtigt lassen. Im wasserwirtschaftlichen Fachbeitrag wird diese These auch nicht näher begründet. In der Regionalplanbegründung selbst ist jedoch festgehalten, dass „zum Zeitpunkt der Erarbeitung der ÜSB-Kulisse die preußischen Überschwemmungsgebiete überprüft“ werden, dieser Prozess noch nicht abgeschlossen sei und im Sinne des Vorsorgegedankens auch diese ÜSB in Abstimmung mit der oberen Wasserbehörde festgelegt würden (Begründung, S. 80). Dies ist aus Sicht der Stadt Siegen keine fachliche Begründung für die Ausweisung von ÜSG.

Die Abgrenzung des punktuell festgelegten ÜSG im Bereich der Kläranlage Siegen ist fachlich aus den Daten von ELWAS-WEB nicht herleitbar – hierbei scheint es sich um einen kartografischen Fehler zu handeln, ansonsten wäre das ÜSG linear darzustellen gewesen oder auf eine Darstellung auf Grund des Maßstabs zu verzichten.

Analog zu den punktuellen öffentlichen Trinkwasserentnahmestellen wird auch hier in der Zielfestlegung wieder darauf hingewiesen, dass die Zielfestlegung auch für ÜSG anzuwenden ist, die sich auf Grund der Maßstäblichkeit des Regionalplans nicht zeichnerisch darstellen lassen.

Anregung / Forderung

Bei Beibehaltung der zeichnerischen Darstellung der ÜSG würde die kommunale Planungshoheit durch Darstellungen, die auf den veralteten Daten der preußischen Überschwemmungsgebiete beruhen, unzulässig beeinträchtigt. Die rein „vorsorgliche“ Festlegung von ÜSG auf Basis noch zu prüfender bzw. in Bearbeitung befindlicher Darstellungen stellt einen erheblichen, nicht endabgewogenen und vollkommen unverhältnismäßigen Eingriff in die kommunale Planungshoheit dar.

Die Stadt Siegen fordert daher, in der zeichnerischen Darstellung die Festlegungen der ÜSG auf die festgesetzten und vorläufig gesicherten ÜSG zurückzunehmen und damit die planungsrechtlichen Konflikte, die auf dem Siegener Stadtgebiet durch die zahlreichen Überlagerungen von ASB und GIB mit ÜSG entstehen, zu minimieren. Die Erläuterungskarte 5H ist entsprechend anzupassen. Des Weiteren sind bei verbliebenen Überlagerungen zwischen ASB bzw. GIB und ÜSG die ASB bzw. GIB jeweils aus der zeichnerischen Darstellung herauszunehmen, weil in diesen überlagernden Bereichen für die kommunale Bauleitplanung keinerlei Möglichkeit zur Siedlungsentwicklung besteht und etwaige Flächenreserven nur so andernorts ausgewiesen werden können. Im Übrigen stellt die Überlagerung von ASB / GIB und ÜSG einen Zielkonflikt da und deutet darauf hin, dass die regionalplanerischen Festlegungen auch an dieser Stelle nicht endabgewogen sind.

Weiterhin besteht aus Sicht der Stadt Siegen auf Regionalplanebene keinerlei Regelungsbedarf bezüglich der Überschwemmungsgebiete, die in der zeichnerischen Darstellung auf Grund der Maßstabsebene nicht abbildbar sind. Auf Ebene der Bauleitplanung werden diese ÜSG im Rahmen der Ausübung der kommunalen Planungshoheit in fachlicher Abstimmung mit den entsprechenden Fachbehörden bereits aktuell hinreichend berücksichtigt.

Zu 6.1: Verkehr

6.1-1 Grundsatz – Regionales Verkehrssystem

Das Verkehrssystem soll die raum- und umweltverträgliche Mobilität von Menschen und Gütern gewährleisten. Dazu ist die Einbindung der Region – insbesondere der GIB – in das großräumige nationale sowie internationale Verkehrsnetz über alle Verkehrsträger sicher zu stellen.

Ihre innerregionale Erschließung soll so ausgestaltet werden, dass Mobilität und Leistungsaustausch zwischen den Orten – insbesondere zwischen den zASB – möglich ist. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes soll gesichert und entwickelt werden.

Im zukünftigen Verkehrssystem sollen insbesondere alternative Antriebstechnologien und Mobilitätsformen genutzt werden. Die Anteile der umweltverträglichen Verkehrsträger an der gesamten Verkehrsleistung sollen weiter gesteigert werden.

Anregung / Forderung

Den Ausführungen in der Erläuterung zu 6.1-1 Grundsatz – Regionales Verkehrssystem nach könnte sich der Grundsatz auch auf das Radverkehrsnetz beziehen. Zur Förderung des Umweltverbundes sollte dies aber auch aus dem Grundsatz selber direkt eindeutig ersichtlich werden und nicht erst aus dem Kontext der Erläuterung. Die Stadt Siegen fordert daher, in der Grundsatzformulierung klarzustellen, dass auch der Umweltverbund integrierter Teil des Regionalen Verkehrssystems ist.

Zu 6.2: Straßennetz

6.2-2 Ziel – Zukünftige Straßenbaumaßnahmen

Im Bereich der als Bedarfsplanmaßnahmen zeichnerisch festgelegten Trassen sind Planungen oder Maßnahmen, die eine spätere Konkretisierung der Planung oder den Bau unmöglich machen oder wesentlich erschweren, ausgeschlossen. Die zukünftigen Straßenbaumaßnahmen sind in Erläuterungskarte 6A abgebildet.

Bei der Überlagerung von Straßen für den vorwiegend großräumigen sowie vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr, die im Regionalplan als Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung festgelegt sind, mit Regionalen Grünzügen bzw. mit BSN stehen diese der Umsetzung der Bedarfsplanmaßnahmen nicht entgegen.

Die Überlagerung von Straßen für den vorwiegend großräumigen sowie vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr, die im Regionalplan als Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung festgelegt sind, mit den Siedlungsraumfestlegungen stehen diese der Umsetzung dieser nicht entgegen.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen regt an, neben den Bedarfsplanmaßnahmen im Regionalplan auch weitere Straßenbauprojekte an klassifizierten Straßen aufzuführen, auch, wenn sie bislang nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans oder des Landesbedarfsplans NRW sind. Generell liegt der Planungshorizont des Regionalplans bei 2040, die des BVWP hingegen bei 2030. Daher ist es aus Sicht der Stadt Siegen erforderlich, auch über den BVWP und das Landesstraßenausbaugesetz hinausreichende Zielsetzungen im Regionalplan zu definieren. Die Anregung kann beispielsweise durch Formulierung eines weiteren Grundsatzes umgesetzt werden. Die Bedeutung dieser weiteren Projekte für die Stadt Siegen sowie für die Region würde damit unterstrichen. Aus Sicht der Stadt Siegen wären aufzuführen:

- AS Oberschelden/Seelbach an der BAB 45

Ausschnitt aus Erläuterungskarte 6A:



Anregung / Forderung

Die Siegtalstraße ist falsch dargestellt. Die Dicke der Linie deutet auf eine Klassifizierung als Bundesstraße hin, die Siegtalstraße wird jedoch als L907 geführt und müsste daher eine dünnere Linie erhalten (wie die Eiserfelder Straße als L531). Die zeichnerische Darstellung sollte entsprechend korrigiert werden.

Zu 6.3: Verkehr

6.3-1 Grundsatz – Güterverkehr auf den Schienenstrecken

Die Bedienung des Güterverkehrs auf den Schienenstrecken des Planungsraums soll sichergestellt werden, die vorhandenen Einrichtungen des Güterverkehrs erhalten und bei Bedarf um neue Einrichtungenergänzt werden.

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene soll gefördert werden, indem bei der Konkretisierung von GIB in kommunale Bauleitplanung die gewerblichen und industriellen Bauflächen an das im Umfeld vorhandene Schienennetz angebunden werden.

Anregung / Forderung

Der Grundsatz ist aus theoretischer verkehrsplanerischer bzw. umweltfachlicher Sicht zu begrüßen. Im topografisch bewegten Südwestfalen bzw. im Siegener Stadtgebiet ist eine direkte Anbindung der im Regionalplanentwurf ausgewiesenen und noch nicht mittels Bauleitplanung entwickelten GIB an den Schienenverkehr jedoch auf Grund der Topografie und des historisch gewachsenen Schienennetzes jedoch nicht möglich. Die Stadt Siegen regt daher an, den Grundsatz im Hinblick auf die Konkretisierung der GIB um die Anmerkung „sofern möglich“ zu erweitern.

Zu 6.4: Schienenpersonennahverkehr und straßengebundener ÖPNV

6.4-6 Grundsatz – Alternative Bedienungsformen des ÖPNV

Es sollen Konzepte für ein tragfähiges ÖPNV-Netz entwickelt werden. Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes sollen insbesondere die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen berücksichtigt werden.

Anregung / Forderung

Im Gegensatz zu verdichteten Räumen stellen alternative Bedienungsformen des ÖPNV für Südwestfalen und auch für die Stadt Siegen mit einigen verdichteten, aber auch zahlreichen ländlichen Stadtteilen eine tragende Säule der Mobilität dar. Sie ergänzen das bestehende Hauptstreckennetz gerade in den ländlichen Bereichen. Die Stadt Siegen regt daher an, am Ende des Grundsatzes wie folgt zu ergänzen: „[...]“, um auch abseits der ÖPNV-Hauptstrecken eine qualitative ÖPNV-Anbindung anbieten zu können.“

Außerdem regt die Stadt Siegen an, in den Erläuterungen zum Grundsatz 6.4-6 Bezug auf weitere alternative Bedienungsformen zu nennen, beispielsweise Carsharing-Systeme wie das Dorfauto in Hilchenbach-Grund oder den bereits in den Erläuterungen zu Grundsatz 6.1-1 erwähnten autonom fahrenden Bus SAM in Drolshagen bzw. Lennestadt. Außerdem sollte erwähnt werden, dass das System der Bürgerbusse gerade für den ländlichen Raum von hoher Bedeutung ist.

Zu 6.5: Radverkehr

6.5-1 Grundsatz – Regionales Radwegenetz

Das bestehende Radwegenetz soll in seinem Bestand gesichert und zu einem regionalen Radwegenetz entwickelt werden. Dabei sollen neue Radwegeverbindungen und Lückenschlüsse interkommunal geplant und umgesetzt werden.

Eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln soll berücksichtigt werden. Das regionale Radwegenetz ist in Erläuterungskarte 6C abgebildet.

Dazu aus der Begründung S. 92:

MIV wird in ländlichen Regionen weiterhin den Mittelpunkt des Verkehrssystems bilden.

[...] Deshalb ist das bestehende Radwegenetz zu sichern und zu einem regionalen Radwegenetz zu entwickeln.

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen regt an, im Sinne der Verkehrswende und des Grundgedankens der Förderung des Umweltverbundes den aus der Begründung zitierten Satz zu streichen. Außerdem sollte hinter „[...] zu entwickeln“ wie folgt ergänzt werden „und auszubauen“.

In die Erläuterungen zum Grundsatz 6.5-1 sollte die sich derzeit in Erarbeitung befindliche Machbarkeitsstudie für ein kreisweites Radverkehrsnetz im Kreis Siegen-Wittgenstein Eingang finden.

Ausschnitt aus Erläuterungskarte 6C:



Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen regt an, die Mittelland-Route (D-Route 4), die das Siegener Stadtgebiet von Nordosten nach Südwesten durchläuft, ebenfalls als Radroute mit überregionaler touristischer Bedeutung darzustellen, nicht nur als regionalen Radweg nach Radwegenetz NRW. Zudem wird angeregt, die überregional touristisch bedeutsamen Themenradrouten in der Erläuterungskarte zu benennen.

Anregung / Forderung – Ergänzung des Teils 6.5:

Im Radwegenetz gibt es Projekte, für die neue Trassen vorgesehen sind und über das Bürgerradwegprogramm dem Landesbetrieb Straßen.NRW auch schon seit 2011 vorliegen. Aus Sicht der Stadt Siegen

sollten diese, ähnlich der Bedarfplanmaßnahmen im MIV-Bereich, aufgelistet werden. (vgl. Tab. 6.1, Seite 131).

Das betrifft im Stadtgebiet folgende Abschnitte:

- L907 zwischen Gosenbach und Oberschelden
- L564 zwischen Langenholdinghausen und Niederholzklaue (dieser befindet sich aktuell in der LP 1 zwischen der Stadt Freudenberg und Siegen in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW)
- L564 Langenholdinghausen
- K5 in Weidenau an der Giersbergstraße
- K7 zwischen Kaan und Volnsberg
- K7 zwischen Volnsberg und Breitenbach
- K8 zwischen Langenholdinghausen und Meiswinkel

Die Stadt Siegen regt an, hierzu einen eigenen Grundsatz zu formulieren und damit ein deutliches Signal für den Ausbau des städtischen und regionalen Radverkehrsnetzes zu setzen.

6.5-3 Grundsatz – Straßenbegleitende Radwege

Bei der Planung eines Neu- oder wesentlichen Umbaus von Straßen für den vorwiegend großräumigen oder überregionalen und regionalen Verkehr soll die Anlage straßenbegleitender Radwege vorgesehen werden.

Dazu aus der Begründung S. 93:

„Da die Anlage straßenbegleitender Radwege insbesondere im topografisch bewegten Planungsraum an bestehenden Straßen oft nur schwierig umsetzbar ist, soll der Radwegebau bei der Planung eines Neu- oder wesentlichen Umbaus mitgedacht werden.“

Bewertung / Kritik

Der in der Begründung zu Grundsatz 6.5-3 formulierte Ansatz ist aus Sicht der Stadt Siegen nicht zielgerichtet. Die derzeitige Formulierung widerspricht außerdem der Begründung auf S. 92 zu Grundsatz 6/5-1, in der erläutert wird, dass „das bestehende Radwegenetz zu einem regionalen Radwegenetz zu entwickeln“ ist und „interkommunal geplant und umgesetzt werden“ soll. Gerade in einem topografisch bewegten und ländlichen Raum wie Südwestfalen sind sichere Radwege längs der überörtlichen Verkehrswege unerlässlich, um den Radfahrerinnen und Radfahrern, deren Anzahl seit der Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs gerade auch auf diesen Verkehrswegen deutlich zugenommen hat, sicheres und komfortables Fahren zu ermöglichen und schwere Unfälle zu vermeiden. Zudem sollte der Hinweis darauf, dass die Anlage straßenbegleitender Radwege im topografisch bewegten Planungsraum an bestehenden Straßen oft nur schwierig umsetzbar sei, durch eine positive Formulierung ersetzt werden, etwa: „Auch für bestehende Straßen soll nach Möglichkeiten gesucht werden, straßenbegleitende Radwege zu realisieren.“

Anregung / Forderung

Die Stadt Siegen fordert, den Grundsatz in ein Ziel umzuwandeln und so auf eine stärkere Verpflichtung zur Anlage straßenbegleitender Radwege hinzuwirken, dies auch vor dem Hintergrund der Bürgerradwege, die der Landesbetrieb Straßen.NRW selbst in einem eigenen Programm fördert. Zudem sollte die Formulierung wie folgt ergänzt werden: „Die straßenbegleitenden Radwege sind möglichst störungsfrei und getrennt vom MIV zu führen.“

Zu 6.7: Abwasserentsorgung

6.7-1 Ziel – Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen

An den als Abwasserbehandlungs- und Abwasserreinigungsanlagen festgelegten Standorten sind alle Planungen und Maßnahmen auszuschließen, die mit dieser Nutzung nicht vereinbar sind. Die Bauleitplanung hat unter Berücksichtigung des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass die erforderlichen Mindestabstände zu immissionsempfindlichen Nutzungen eingehalten werden.

Anregung / Forderung

Die Kläranlage Siegen-Weidenau wird voraussichtlich 2024 an die Kläranlage Siegen angeschlossen. Die Umbauarbeiten auf der Kläranlage Siegen sind im Gange. Die Stadt Siegen fordert daher, dass die Außerbetriebnahme der Kläranlage Weidenau in den Regionalplan aufgenommen wird und festgelegt wird, das Ziel 6.7-1 nach Außerbetriebnahme auf den Kläranlagenstandort Weidenau keine Anwendung mehr findet.

Zu 8.1: Windenergie

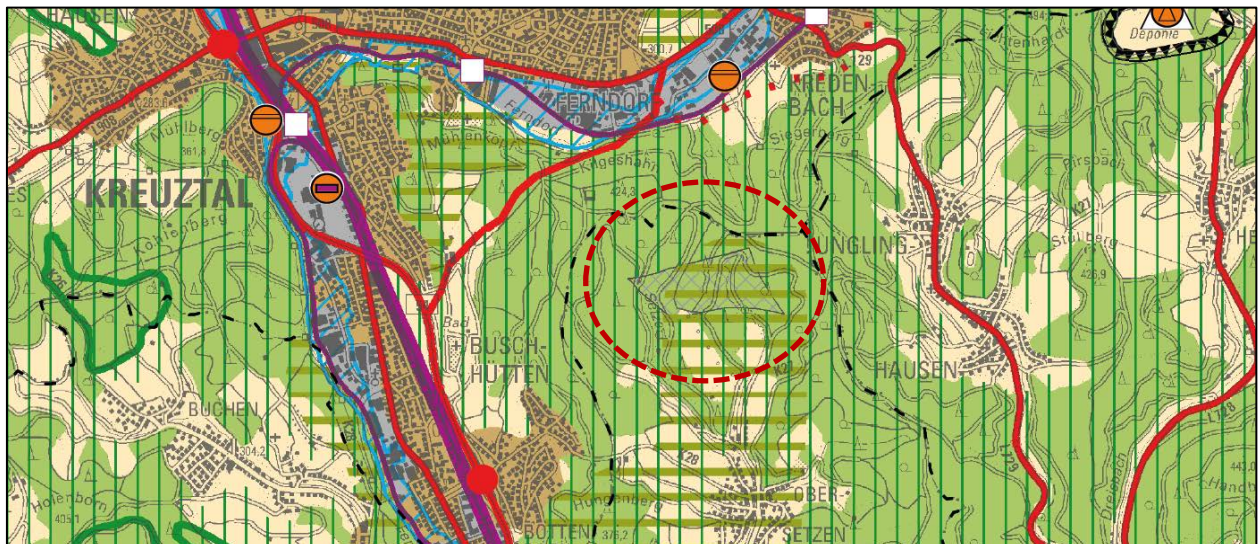
8.1-1 Ziel – Windenergiebereiche

Innerhalb von WEB hat die Errichtung von Windenergieanlagen Vorrang vor allen anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen. Die WEB sind in Erläuterungskarte 8A abgebildet. Ausgenommen von dem Vorrang sind kleinteilige Flächen, die nach fachgesetzlichen Regelungen als Windenergieanlagenstandorte ausgeschlossen sind. Die WEB sind dabei auf der Ebene der kommunalen Bauleitplanung zu konkretisieren. Außerhalb der WEB können auf der Ebene der kommunalen Bauleitplanungen weitere Flächen dargestellt bzw. Gebiete festgesetzt werden.

Zu 8.1-1 Ziel – Windenergiebereiche

Die WEB sind Vorranggebiete im Sinne des § 7 Abs. 3 Nr. 1 ROG. Innerhalb dieser Gebiete sind alle räumlichen Planungen und Maßnahmen unzulässig, die der vorrangigen Nutzung entgegenstehen. Demnach darf im Flächennutzungsplan eine Windenergienutzung innerhalb der Vorranggebiete nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt sowohl für bestehende als auch für geplante Konzentrationszonen im Flächennutzungsplan. Das mit der Vorranggebietsfestlegung verbundene Umsetzungserfordernis lässt den planenden Kommunen entsprechend des rahmensetzenden Charakters der Regionalplanung Konkretisierungsspielräume. So erfordert die lokale Planungsebene zum Teil eine detailliertere Auseinandersetzung mit verschiedenen Belangen als es im Planungsmaßstab des Regionalplans (1:50.000) möglich ist. Dies betrifft unter anderem Fragen des Artenschutzes oder auch des vorsorgenden Immissionsschutzes. [...]

Ausschnitt aus dem Regionalplanentwurf – WEB Obersetzen



Bewertung / Kritik

Vorranggebiete haben den Charakter von Zielen der Raumordnung und sind demnach von den nachgelagerten Planungsebenen zu beachten und als endabgewogen zu verstehen. Die WEB sind dabei auf der Ebene der kommunalen Bauleitplanung zu konkretisieren. Außerhalb der WEB können auf der Ebene der kommunalen Bauleitplanungen weitere Flächen dargestellt bzw. Gebiete festgesetzt werden. Aber im Flächennutzungsplan darf eine Windenergienutzung innerhalb der Vorranggebiete des Regionalplanes nicht ausgeschlossen werden.

Für Siegen bedeutet dies:

Die Stadt Siegen hat mit der 28. Flächennutzungsplanänderung im Jahr 2001 drei Konzentrationszonen für Windenergieanlagen in den Stadtteilen Volnsberg, Meiswinkel, und Oberschelden ausgewiesen. Mit dieser Planung wird die Ausschlusswirkung gem. § 35 (3) Nr. 3 BauGB für alle weiteren Außenbereichsflächen innerhalb des Stadtgebietes erzielt.

Im Entwurf der nunmehr vorliegenden Neuaufstellung des Regionalplans ist innerhalb des Stadtgebietes Siegen ein Vorranggebiet für Windenergieanlagen als Ziel der Raumordnung und Landesplanung gemäß Nummer 8.1.1 der Begründung formuliert.

Dieses Gebiet liegt in der Gemarkung Obersetzen und entspricht in etwa der Lage der Fläche Nr. 1 Obersetzen in der begonnenen 85. FNP-Änderung. Das Verfahren zur Aufstellung der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes wurden bis zum Stand der frühzeitigen Beteiligung durchgeführt, ruht jedoch seit 2016. Damit ist die 28. FNP-Änderung weiterhin anzuwenden für alle Entscheidungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Windenergieanlagen, und sie erzielt Ausschlusswirkung für alle Flächen, die über die drei Konzentrationszonen hinausgehen.

Insofern verstößt die vorhandene Ausschlusswirkung der gemeindlichen Planung (28. Änderung) gegen das nunmehr in Festlegung befindliche landesplanerische Ziel, da aufgrund des vorliegenden Flächennutzungsplanes die im Regionalplan vorgesehene Fläche WEB 82 nicht mit Windenergieanlagen bebaut werden könnte.

Daraus folgt, dass die Anpassungspflicht gem. § 1 Abs. 4 BauGB in Verb. mit § 35 LPlG NRW (materielle Konkordanz der übergeordneten Landes- oder Regionalplanung und der kommunalen Bauleitplanung) ausgelöst wird.

Der Zielkonflikt kann planungsrechtlich nur ausgeräumt werden, wenn entweder die Stadt Siegen ein neues umfangreiches Flächennutzungsplanänderungsverfahren zur Ausweisung von Konzentrationszonen für Windkraftanlagen unter Berücksichtigung der genannten landesplanerischen Vorgabe bzw. der geplanten Vorranggebiete durchführt, oder die bestehenden Ausweisungen durch ein gesondertes Verfahren aufhebt und somit auf die Ausschlusswirkung und kommunale Steuerungsmöglichkeit verzichtet und damit den gesamten Außenbereich gemäß § 35 BauGB für die Windenergienutzung freigibt. Über deren Zulässigkeit entscheidet dann der Kreis Siegen-Wittgenstein auf Grundlage der Vorgaben des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)

Zur Fläche WEB 85

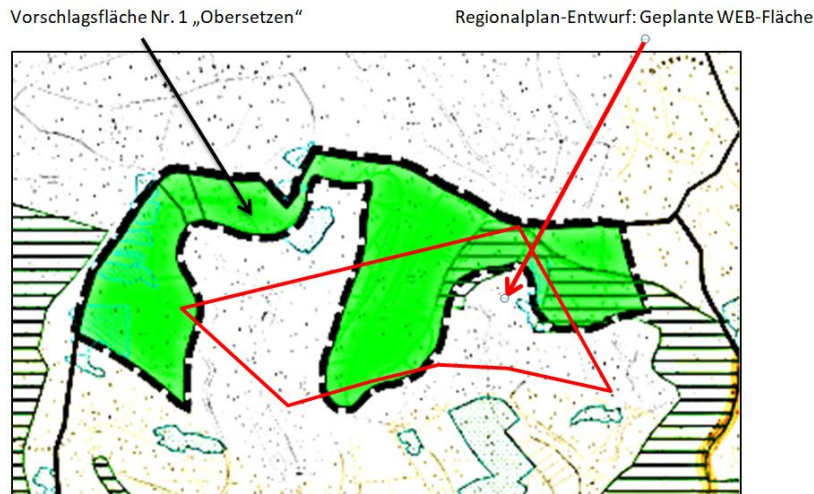
Für den Höhenzug nördlich der Ortslage Obersetzen wurden im Zuge der geplanten Ausweisung von Windkonzentrationszonen im Stadtgebiet (Konzept zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes) eine Vorschlagsfläche abgegrenzt. Diese umfasst ausschließlich die windexponierten Hang- und Kuppenlagen entlang der Stadtgrenze zu Kreuztal.

Zur Feststellung einer naturschutzrechtlichen Zulässigkeit der Vorschlagsfläche wurden umfangreiche Artenschutzuntersuchungen durchgeführt. Diese kommen zu dem Ergebnis, dass aus Artenschutzgründen keine zwingenden Gründe für eine Unzulässigkeit einer Konzentrationszone für die Windenergie-

nutzung vorliegen. Die von den Gutachtern gegebenen Hinweise auf notwendige Detailuntersuchungen wären im Rahmen nachfolgender Einzelgenehmigungsverfahren durchzuführen.

Daher wurde im FNP-Verfahren vorgeschlagen, die geplante Vorschlagsfläche (Nr. 1 Obersetzen) im Rahmen des FNP-Änderungsverfahrens weiter zu verfolgen.

Die nachstehende Überlagerung der geplanten WEB-Fläche des Regionalplanentwurfs mit der seinerzeit von der Stadt Siegen vorgenommenen Abgrenzung der Vorschlagsfläche Nr. 1 zeigt allerdings, dass die WEB-Fläche hiervon erheblich abweicht.



Die WEB-Fläche orientiert sich nicht an den vor Ort gegebenen topografischen Verhältnissen und umfasst auch die Tallagen des Setzebachtals. Diese sind für eine Windenergienutzung weitgehend ungeeignet. Außerdem rückt die WEB-Fläche näher an die Wohnbebauung von Obersetzen heran, was auch aus Immissionsschutzgründen problematisch zu bewerten ist. Anders als im Umweltbericht dargestellt befindet sich der Siedlungsbereich Obersetzen in einer Entfernung von nur rd. 750 m zum WEB und damit weniger als 1.000 m entfernt, trotz anders lautender Abgrenzungsmethodik gemäß Begründung, S.131 - Wahl eines Vorsorgeabstandes von 1.000 m zu Siedlungsflächen. Am Rande sei angemerkt, dass die Angaben im Flächensteckbrief zum WEB Obersetzen im Umweltbericht (S. 3370 ff.) unter Punkt 4 (Zusammenfassende Bewertung) missverständlich sind. Es sind demnach erhebliche Umweltauswirkungen für zwei Schutzgüter zu erwarten, thematisiert wird das Schutzgut Mensch („Für das Schutzgut Mensch, einschließlich menschliche Gesundheit sind voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen durch die Nähe zu Erholungswäldern der Stufe 1 im Umfeld der Stadt Siegen zu erwarten. Das Plangebiet ist mit Ausnahme des Südkorridors von derartigem Wald umgeben. Infolge der Errichtung von Windenergieanlagen kann es zu Störungen der Erholungsnutzung insbesondere durch Schallimmissionen in den Erholungswald hinein kommen.“). Die Tabelle in Pkt. 4 muss dahingehend angepasst werden.

Anregung / Forderung

Gemäß des geltenden LEP NRW mit dem „10.2-2 Grundsatz Vorranggebiete für die Windenergienutzung: In den Planungsregionen können Gebiete für die Nutzung der Windenergie als Vorranggebiete in den Regionalplänen festgelegt werden.“ sollte die Regionalplanbehörde auf die Zielformulierung 8.1-1 verzichten, um der kommunalen Bauleitplanung weiterhin die Planungshoheit zu überlassen. Damit können diese steuernd auf die Entwicklung der Windenergie in ihren Kommunen auf Basis und Auswertung der örtlichen Gegebenheiten Einfluss nehmen und die spezifischen örtlichen Aspekte in die Abwägung einstellen. Mit der Festlegung von Vorbehaltsgebieten (das sind Gebiete, in denen bestimmten raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen ist) könnte sowohl der regionalplanerischen Intension als auch der kommunalen Planungshoheit Rechnung getragen werden. Diese Festlegung entspräche eben-

falls der Untersuchungs- und Detailtiefe, die auf Regionalplanebene bezüglich der spezifischen örtlichen Gegebenheiten abgearbeitet werden kann.

Sollte die Regionalplanungsbehörde an der Festlegung der Vorranggebiete festhalten wollen und damit diese als rechtssicher im Hinblick auf die Vorgaben des LEPs in Verbindung mit den gesetzlichen Anforderungen an das Gegenstromprinzip und der Wahrung der kommunalen Planungshoheit erachten, ist eine Anpassung an die örtlichen Verhältnisse bzw. vor dem Hintergrund der Erkenntnisse der städtischen Windkonzeptplanung und eine Anpassung an die derzeitigen bzw. geplanten gesetzlichen Regelungen im Rahmen der Länderöffnungsklausel (harter Tabubereich von 1.000 m um Siedlungsbereiche) zwingend notwendig.

Der Umweltbericht ist zu überarbeiten, Widersprüche sind zu korrigieren. Dem ist eine besondere Bedeutung beizumessen, da die Zusammenfassende Bewertung im Umweltbericht zu dem Schluss kommt, dass für das Schutzgut Mensch erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Im Gesamtresümee wird aber eine geringe bis mäßige Umweltauswirkung bescheinigt.

Wie willkürlich, unbegründet und von politischen Erwägungen getragen die Festlegung des gewählten Vorsorgeabstandes ist, zeigt, dass sich im Rahmen der hier vorliegenden Ausführungen keinesfalls an der Vorgabe des LEP mit „10.2-3 Grundsatz Abstand von Bereichen/Flächen für Windenergieanlagen Bei der planerischen Steuerung von Windenergieanlagen in Regionalplänen und in kommunalen Flächennutzungsplänen soll zu Allgemeinen Siedlungsbereichen und zu Wohnbauflächen den örtlichen Verhältnissen angemessen ein planerischer Vorsorgeabstand eingehalten werden; hierbei ist ein Abstand von 1500 Metern zu allgemeinen und reinen Wohngebieten vorzusehen.“ orientiert wird.

Zusätzliche Anregung: Regiopole Siegen

Am 10.06.2020 hat der Rat der Universitätsstadt Siegen beschlossen, sich als Partnerin am Modellvorhaben des Bundes „Regiopolen und Regiopolregionen für Deutschland“ auf Grundlage des Zuwendungsbescheides der Bundesförderung „Bundesprogramms Ländliche Entwicklung (BULE/BMI)“ zu beteiligen.

Der Raumentwicklungsfunktion kleiner Großstädte in spezifischen Verflechtungsräumen wird im Zuge der bundespolitischen Raumagenda „Neuvermessung Deutschlands – Unser Plan für Deutschland“³ und der „Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse“ eine besondere Bedeutung beigemessen. Die raumordnerische Relevanz von Regiopolen ergibt sich aus ihrer Funktion als Bindeglied zwischen Metropolen und ländlichem Raum. Gerade in den Regiopolen werden sowohl der Einfluss auf Siedlungsstrukturen und Siedlungsentwicklung (Entlastungsfunktion Metropolen), der Innenentwicklung von forschungsnahen Gewerbe- und Industrieansiedlungen (Fachkräfteentwicklung und Standortattraktivität) als auch die Ausbildung spezifischer Verkehrs-, Versorgungs-, Bildungs- und Energieinfrastrukturen (Sektorenkopplung) durch neue gesellschaftliche Entwicklungen, den Klimawandel, die fortschreitende Digitalisierung und sich ändernden Mobilitätskulturen der Menschen erkennbar.

Die Stadt Siegen entwickelt in dem o.g. Förderprogramm mit Laufzeit vom 01.01.2021 bis 31.12.2022 ein spezifisches Regiopolekonzept für eine „Regiopolregion Siegen“ in Südwestfalen. Gegenstand sind u.a. die Analyse der regiopolitischen Ausstattungsmerkmale und Stadt-Umland-Verflechtungen entsprechend des Kriterienkatalogs, die Ableitung von Anforderungen an die Regiopolregion Siegen und die Erarbeitung der Grundlagen zur nachhaltigen Implementierung in die Regionalplanung. Die Regiopolregion soll dabei auch länderübergreifend (Lage Siegens im Dreiländereck) gedacht werden. Exemplarisch werden im Infrastrukturbereich „Bildung, Forschung & Entwicklung“ der Stadt Siegen die spezifischen Wissensinfrastrukturen als raumordnerische Bedeutung der Regiopolen herausgearbeitet. Das Forschungsprogramm dient als Instrument der EU-Kohäsionspolitik zur Umsetzung des Bundesprogramms „Regionen entwickeln“. Aus Sicht der Stadt Siegen wird daher bereits jetzt – zu Beginn der Konzepterarbeitung – eine Würdigung des Themas im Regionalplan als zielführend erachtet.

³ Vgl. [Unser Plan für Deutschland - Gleichwertige Lebensverhältnisse überall \(bund.de\)](https://www.bund.de)

Anregung / Forderung

Es wird angeregt, in den textlichen Festlegungen des Regionalplans die Raumkategorie der Regiopolen als zu den Metropolregionen gleichwertige Raumkategorie in ländlich geprägten Räumen im Regionalplan darzustellen und auf die Zielsetzung der Stadt Siegen hinzuweisen, ein Regionpolekonzept für eine „Regiopolregion Siegen“ in Südwestfalen zu entwickeln.

VERWALTUNGSVORLAGE

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

Siegen, 28.04.2021

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften	27.05.2021
Bauausschuss	02.06.2021
Haupt- und Finanzausschuss	09.06.2021
Rat	23.06.2021

Kurzbezeichnung:

2. Beiratsperiode des Beirats für Stadtgestaltung

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beruft für die zweite Beiratsperiode des Beirats für Stadtgestaltung nachstehende Personen als ordentliche Mitglieder

1. Thomas Knüvener
2. Patricia Merkel
3. Ulrike Platz
4. Christoph Menzel
5. Prof. Antje Freiesleben

sowie als stellvertretendes Mitglied

6. Rüdiger Karzel

und nimmt die aktualisierte Geschäftsordnung zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

Nach Geschäftsordnung werden die Mitglieder des Beirats für Stadtgestaltung für die in der Regel drei Jahre andauernde Beiratsperiode berufen. Die aktuelle Beiratsperiode endet im Frühjahr 2021. Die konstruktiven und zielführenden Beratungen des Beirates für verschiedenste Bauvorhaben im Siegener Stadtgebiet soll in den kommenden Jahren fortgeführt werden. Insbesondere für das städtebauliche Großprojekt „Siegen. Wissen verbindet“ (bisher „Uni (kommt) in die Stadt“) wird die beratende Tätigkeit im architektonischen, städtebaulichen und freiraumplanerischen Bereich als zielführend und gewinnbringend erachtet, um die stadtgestalterische Qualität der Maßnahmen zu fördern.

Bisher wurden die stellvertretenden Mitglieder noch nicht in einer Sitzung des Gestaltungsbeirates tätig. Da der Beirat bereits bei Anwesenheit der Mehrheit der Mitglieder beschlussfähig ist, wird ein stellvertretendes Mitglied als ausreichend erachtet. Einer der bisherigen Stellvertreter, Herr Tobias Hermes, wird aus beruflichen Gründen als stellvertretendes Mitglied ausscheiden.

Im Zuge der Aufnahme der zweiten Beratungsperiode und der Änderung der Stellvertreterregelung wird die Geschäftsordnung geringfügig angepasst. Zudem werden kleinere, vor allem redaktionelle Aktualisierungen vorgenommen. Die aktualisierte Geschäftsordnung ist als Anlage beigelegt.

Um der Vielzahl und dem Umfang der beratungswürdigen städtebaulichen Projekte gerecht zu werden, soll der Sitzungsturnus flexibler gestaltet werden. Zudem sollen (soweit notwendig) mehr als die in der bisherigen Geschäftsordnung festgelegten, maximal vier Sitzungen pro Jahr ermöglicht werden. Auch vor dem Hintergrund der Anhebung der Preisrichterhonorarvorgaben der Architektenkammer NRW soll der Haushaltsansatz ab dem Haushaltsjahr 2022 auf 20.000 € angehoben werden.

Finanzielle Auswirkungen ☒ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten 20.000,00 €	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer <input checked="" 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 01010100 Sachkonto 5421000
--	--	-------------------------------	----------------------------------	---

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 Tätigkeit des Gestaltungsbeirates selbst hat keine klimarelevanten Auswirkungen. Bei der Beratung der jeweiligen Bauvorhaben werden klimarelevante Themenbereiche (z. B. Dach- und Fassadenbegrünungen, Photovoltaik-Anlagen auf Gebäudedächern) berücksichtigt.			

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.

Geschäftsordnung für den Beirat für Stadtgestaltung der Universitätsstadt Siegen vom 12.05.2021

Präambel

Ziel des Beirates für Stadtgestaltung der Universitätsstadt Siegen ist es, das Stadtbild gestalterisch zu verbessern, die architektonische und städtebauliche Qualität auf einem hohen Niveau zu sichern und fortzuschreiben sowie Fehlentwicklungen in Architektur und Städtebau zu vermeiden.

Vom Wirken des Beirates für Stadtgestaltung und seiner Mitglieder ist zudem ein positiver Einfluss auf das Bewusstsein für gute Architektur und Stadtgestalt in der Öffentlichkeit wie auch in der Politik und der Verwaltung zu erwarten.

Der Beirat für Stadtgestaltung unterstützt als unabhängiges Sachverständigengremium die politischen Institutionen wie auch die Fachverwaltung in Fragen der Architektur, der Stadtplanung und des Stadtbildes. Er begutachtet Vorhaben von städtebaulicher Bedeutung in ihrer Auswirkung auf Stadtgestalt und Stadtstruktur, um durch fachlich kompetente Empfehlungen eine Entscheidungsgrundlage für politische Institutionen und für die Fachverwaltung zu geben.

I. Aufgabenstellung

Der Beirat für Stadtgestaltung hat die Aufgabe, die ihm vorgelegten Bauvorhaben und Planungen im Hinblick auf ihre städtebaulichen, architektonischen, freiraumplanerischen und gestalterischen Qualitäten zu prüfen und zu beurteilen und den Rat, die Ausschüsse sowie die Verwaltung in einem frühen Planungsstadium zielführend zu beraten. Er formuliert Hinweise und Kriterien zur Erreichung dieses Ziels.

II. Mitglieder

Der Beirat für Stadtgestaltung setzt sich zusammen aus

- fünf durch den Stadtrat berufenen, stimmberechtigten Mitgliedern in folgender Zusammensetzung:
 - 3 Architektinnen bzw. Architekten,
 - 1 Landschaftsarchitektin bzw. Landschaftsarchitekt,
 - 1 Stadtplanerin bzw. Stadtplaner.

Diese Mitglieder sind Fachleute aus den Gebieten Städtebau, Stadt- und Landschaftsplanung, Architektur und Denkmalpflege. Sie besitzen die Qualifikation zur Preisrichterin bzw. zum Preisrichter. Unter den fünf Mitgliedern soll eine Mitarbeiterin bzw. ein Mitarbeiter der Universität Siegen sein. Die Mitglieder des Beirates sollen ihren Wohn- und Arbeitssitz (mit Ausnahme der Vertreterin bzw. des Vertreters der Universität Siegen) nicht im Beratungsgebiet haben. Die stimmberechtigten Mitglieder sowie ein stellvertretendes Mitglied (Architektin/Architekt oder Stadtplanerin/Stadtplaner) werden aus den Vorschlägen der Berufsverbände

- Bund Deutscher Architekten (BDA),
- Vereinigung freischaffender Architekten (VfA),
- Bund Deutscher Baumeister (BDB),
- Bund deutscher Landschaftsarchitekten (BDLA),
- Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landschaftsplanung e.V. (SRL) und
- der Universität Siegen

vom Rat der Universitätsstadt Siegen ausgewählt und für die Dauer der Beiratsperiode berufen. Eine einmalige Wiederberufung ist möglich.

Die Mitglieder sollen zwei Jahre vor und während ihrer Beiratsstätigkeit nicht im Beratungsgebiet planen und bauen. Eine Beiratsperiode dauert in der Regel drei Jahre. Die Mitgliedschaft sollte zwei aufeinanderfolgende Perioden nicht überschreiten.

- vier nicht stimmberechtigten Mitgliedern:
 - Der bzw. dem Vorsitzenden des Bauausschusses,
 - der bzw. dem Vorsitzenden des Ausschusses für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften,
 - der Stadtbaurätin bzw. dem Stadtbaurat der Universitätsstadt Siegen und
 - der Leiterin bzw. dem Leiter der Abteilung Stadtentwicklung, -planung und Liegenschaften.

Alle stimmberechtigten Mitglieder wählen aus ihrer Mitte eine Vorsitzende bzw. einen Vorsitzenden sowie eine Stellvertretung.

Der Beirat kann im Bedarfsfall weitere Beratende hinzuziehen.

III. Geschäftsstelle

Die Arbeit des Beirates wird durch die bei der Stadtbaurätin bzw. beim Stadtbaurat der Universitätsstadt Siegen ansässige Geschäftsstelle unterstützt.

IV. Zuständigkeit

Der Beirat beurteilt Bauvorhaben und Planung, die für die städtebauliche Entwicklung oder für innerstädtische Freiräume aufgrund ihrer Größe, ihrer exponierten Lage oder ihrer Bedeutung für das Stadt- und Landschaftsbild prägend sein können.

Der Beirat soll sich auf Antrag der Bauherrin bzw. des Bauherren mit dessen Bauvorhaben befassen, wenn die Verwaltung das Vorhaben aus gestalterischen Gründen abgelehnt hat.

Vorhaben, die aus einem konkurrierenden Verfahren hervorgegangen sind, fallen nur dann in die Zuständigkeit des Beirates, wenn auf mehrheitliches Verlangen der Mitglieder eine Befassung erwünscht ist oder wenn das tatsächlich eingereichte Vorhaben von dem prämierten Ergebnis wesentlich abweicht. Die Stadtbaurätin bzw. der Stadtbaurat unterrichtet den Beirat frühzeitig über solche konkurrierenden Verfahren.

V. Sitzungsturnus

Die Sitzungen des Beirates finden nach Bedarf statt.

Die Einberufung des Beirates erfolgt schriftlich durch die Geschäftsstelle. Die vorläufigen Sitzungstermine sind mindestens eine Woche vor der jeweiligen Sitzung öffentlich bekannt zu machen.

VI. Beschlussfähigkeit und Stimmrecht

Der Beirat ist beschlussfähig, wenn sämtliche Mitglieder ordnungsgemäß geladen sind und die Mehrheit – darunter die bzw. der Vorsitzende oder ihre bzw. seine Stellvertretung – anwesend ist.

Entscheidungen werden in einfacher Mehrheit in offener Abstimmung getroffen. Stimmenenthaltung ist nicht zulässig. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme der bzw. des Vorsitzenden den Ausschlag.

Die Beiratsmitglieder prüfen von sich aus ihre Befangenheit in Anlehnung an die jeweils gültige Gemeindeordnung. In Zweifelsfällen entscheidet der Beirat über die Befangenheit. Das betroffene Beiratsmitglied wirkt hieran nicht mit.

VII. Beiratssitzung

Die Sitzungen des Beirates bestehen aus einem öffentlichen und einem nicht-öffentlichen Teil. Grundsätzlich soll öffentlich beraten werden. Sofern es die Bauherrinnen bzw. Bauherren jedoch ausdrücklich wünschen, können Bauvorhaben auch in nicht-öffentlicher Sitzung behandelt werden. Gleiches gilt für Vorhaben, die sich in einem Stadium befinden, welches eine öffentliche Befassung nicht zulässt (Grundstücks- bzw. Vertragsangelegenheiten). Die Entscheidung hierzu trifft letztlich die bzw. der Vorsitzende und die Stadtbaurätin bzw. der Stadtbaurat.

An den nicht-öffentlichen Sitzungen des Beirates können (ohne Stimmrecht) beiwohnen:

- Die Bürgermeisterin bzw. der Bürgermeister,
- Mitarbeitende der Universitätsstadt Siegen, die mit den vorgestellten Bauvorhaben dienstlich befasst sind, nach Entscheidung der Geschäftsbereichsleiterin bzw. des Geschäftsbereichsleiters,
- Vertreter der im Bauausschuss und im Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften vertretenen Fraktionen (in Ausübung ihres Ratsmandats) einschließlich deren sachkundige Bürgerinnen und Bürger,
- Sonderfachleute auf Einladung der Geschäftsstelle.

Der Beirat fasst als Ergebnis seiner Beratungen zur Beurteilung der vorgestellten Vorhaben jeweils eine schriftliche Stellungnahme in Form eines Protokollauszugs. Die Stellungnahme ist der Bauherrin bzw. dem Bauherren und der Entwurfsverfasserin bzw. dem Entwurfsverfasser bekannt zu geben.

Die Niederschriften der Beiratssitzungen sind dem Bauausschuss sowie dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften des Rates der Universitätsstadt Siegen bekannt zu geben.

VIII. Wiedervorlage

Erhält ein Vorhaben nicht die Zustimmung des Beirates, so ist der Bauherrin bzw. dem Bauherren die Möglichkeit zur weiteren Bearbeitung einzuräumen. Der Beirat gibt die Kriterien hierfür bekannt. Das Vorhaben ist dem Beirat wieder vorzulegen.

IX. Geheimhaltung

Die Mitglieder des Beirates und die sonstigen Sitzungsteilnehmenden sind zur Geheimhaltung über die internen Beratungen und Wahrnehmungen verpflichtet. Die Regelungen zur Stellungnahme gegenüber der Bauherrin bzw. dem Bauherren und Architekten bleiben davon unberührt. Eine Verletzung der Geheimhaltung führt zum Ausschluss vom Gestaltungsbeirat.

X. Vergütung der Beiratsmitglieder

Die Tätigkeit der stimmberechtigten Beiratsmitglieder wird in Anlehnung an die Preisrichterhonorare vergütet. Reisekosten werden dem geltenden Reisekostengesetz entsprechend erstattet.

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 3
Bereich: Siegerlandhalle
Bearbeitet von: W. Schneider

Siegen, 10.05.2021

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen
und Liegenschaften**

27.05.2021

Kurzbezeichnung:

Wasserspiel an der Siegerlandhalle

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss des Rates der Stadt Siegen unterstützt den Vorschlag der Verwaltung wie folgt:

- 1.) In 2021 wird das Wasserspiel an der Siegerlandhalle nicht aufgebaut
- 2.) Die Grünflächenabteilung führt zunächst eine Bestandsaufnahme der Brunnentechnik und des Zustands des Brunnenbeckens durch, ermittelt auf dieser Grundlage den Sanierungsbedarf für die genannten Bauteile und erstellt eine Kostenschätzung der erforderlichen Maßnahmen, sobald die Abteilung über die entsprechenden personellen Ressourcen verfügt.
- 3.) Alternativ könnte 4/6 auch als Entscheidungsgrundlage eine Kostenschätzung für ein einfaches Wasserspiel (niedrige Fontänen o.ä.) im bestehenden oder ggfs. neuen Becken erstellen, wenn man sich für einen Verzicht auf die vorhandene Installation entscheiden wollte.
- 4.) Nach Vorlage der Angebote erstellt die Verwaltung eine Gegenüberstellung der Kosten und bringt eine weitere Vorlage in 2022 zur Entscheidung über das weitere Vorgehen ein.

Sachverhalt / Begründung:

Das Wasserspiel an der Siegerlandhalle wurde von mehreren Sponsoren um die Fa. BGH Edelstahl finanziert, von der Firma MEWS erbaut und der Stadt Siegen gespendet.

Die Siegerlandhalle hat sich in den vergangenen Jahren um die Betreuung des Brunnens selber gekümmert. Zwischenzeitlich sind mehrere der filigranen Edelstahlrohre durch spielende Kinder abgebrochen, das Metall ist über die Jahre angelauten und unansehnlich und die Bodenwanne ist so porös, dass mehrmals die Woche Wasser nachgefüllt werden muss.

Für die Reparatur und Reinigung des Wasserspiels liegt ein Angebot der Herstellerfirma über ca. 11.000 Euro vor. Darin ist nicht die Ertüchtigung der Bodenwanne und andere Arbeiten (Pumpen etc.) enthalten.

Das Wasserspiel muss im Übrigen jeden Winter eingelagert werden, da die innen laufenden Wasserleitungen nicht frostsicher zu entleeren sind, überdies würden Schnee und Eis der Oberfläche weiteren Schaden zufügen. Auf- und Abbau, Transport und Einlagerungskosten belasten den Haushalt der Siegerlandhalle jedes Jahr mit 2.500 Euro.

Ein Neubau der Bodenwanne und die möglicherweise erforderliche Ertüchtigung der Pumpenanlage nach aktuellen gesetzlichen Vorgaben würde durch die Grünflächenabteilung erfolgen, die hierfür anfallenden Kosten können aber aktuell aufgrund von personellen Problemen nicht ermittelt werden, zudem ist aus gleichen Gründen ein kurzfristiger Neubau der Bodenwanne nicht möglich.

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) 			

i. A.

gez.

Krause
Leiter Siegerlandhalle

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