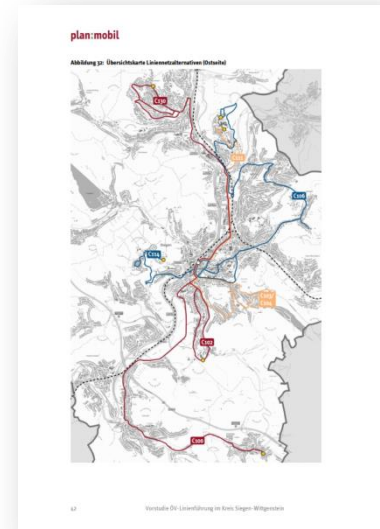
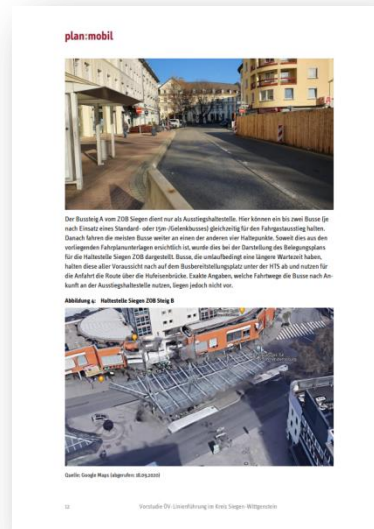
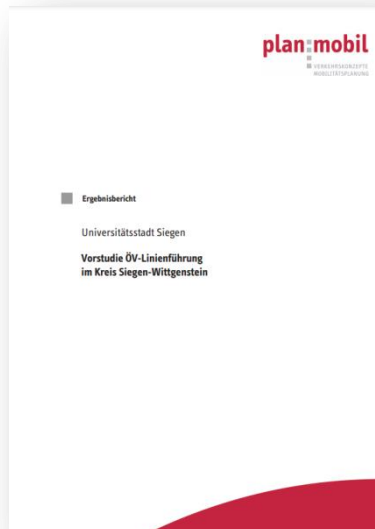




Zusammenfassung und Bewertung der Vorstudie „ÖV-Linienführung im Kreis Siegen-Wittgenstein“



Einleitung

Die **Vorstudie „ÖV-Linienführung im Kreis Siegen-Wittgenstein“** befasst sich mit dem Szenario eines möglichen Wegfalls der Straßenverbindung „Hufeisenbrücke“, die eine direkte Fahrtmöglichkeit zwischen „Freudenberger Straße“ und „Am Bahnhof“ über die Schienentrasse schafft.

In der „**Freudenberger Straße**“ befindet sich eine **Haltestelle mit Schülerverkehrsfunktion** für die in der näheren Umgebung liegenden Berufsschulen. Außerdem ist von der „Freudenberger Straße“ ausgehend direkt der **Busbereitstellungsplatz (BBP) mit ca. 36 Pausenstellplätzen** für Solo- und Gelenkbusse und einem großen Sozialraum für die Busfahrer zu erreichen.

In der **Straße „Am Bahnhof“** befindet sich der **SPNV-Halt Siegen Hauptbahnhof** sowie die **Mobilstation Siegen ZOB** und damit die **wichtigste Betriebs- und Verknüpfungsstation** im gesamten Verbandsgebiet des ZWS, da an dieser Stelle alle wichtigen ÖPNV-Verbindungen aus den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein zusammenlaufen.

Es folgt:

- Zusammenfassung der Vorstudie „ÖV-Linienführung im Kreis Siegen-Wittgenstein“
- Allgemeine Bewertung / Zusammenfassung

Zusammenfassung der Vorstudie „ÖV-Linienführung im Kreis Siegen-Wittgenstein“

Nachfolgende Maßnahmen sollen den Wegfall ermöglichen:

1. Neue Endhaltestelle Freudenberger Straße

Betroffene Linien: R37, R38, R39, R40, R53 und N4

- Vorschlag 1a): Alle Linien enden am neu einzurichtenden ZOB Freudenberger Straße.

2. Neue Linienführung für eine Verbindung von West nach ZOB

Betroffene Linien: C114, C116, C117, A352, A641

- Vorschlag 2a): Führung der Linien C114, C116 und C117 über Stadtwald nach ZOB.
- Vorschlag 2b): Führung der Linien A352 und A641 über Wellersberg tunnel nach ZOB.

3. Durchbindungen zu Minimierung der Verbindungen ZOB nach BBP

Betroffene Linien: C100, C102, C103, C104, C106, C111, C114

- Vorschlag 3a): Die Linie C114 soll nicht nur in ihrer Linienführung von Siegen Fischbacherberg Wende bis Siegen ZOB geändert (Vorschlag 2a), sondern am ZOB neu auf die Universitätslinie C106 bis Weidenau Adolf-Reichwein-Straße durchgebunden werden.
- Vorschlag 3b): Die zweite Universitätslinie, die Linie C111, soll von Weidenau Robert-Schumann-Straße ausgehend in Verknüpfung mit den Linien C103/C104 (bereits in bestehendes Durchbindungskonzept) nach Siegen Seilereiweg durchgebunden werden.
- Vorschlag 3c): Zur Erreichung einer Nord-Süd-Verbindung wird vorschlagen, entweder die Linie C100 von Eisern oder C102 von Jung-Stilling-Krankenhaus mit der Linie C130 bis Geisweid Freibad durchzubinden.

Allgemeine Bewertung / Zusammenfassung

1. Fahrgastnachfrage

Als Resultat lässt sich festhalten, dass ein **Verzicht eines Wiederaufbaus** der „Hufeisenbrücke“ den ÖPNV mit allen Vorschlägern aus der Vorstudie **überwiegend verschlechtern als verbessern** würde. Insbesondere der Vorschlag 1a) die Linien aus Richtung Westen an der Freudenberger Straße enden zu lassen, würde **erhebliche Nachteile für die Fahrgäste** im Sinne einer **Exklusion statt Inklusion** bedeuten.



Haltestelle Freudenberger Straße, © 2020 plan:mobil

Durchbindungskonzepte oder -ideen, die es durchaus bereits gab, machen besonders mit Erhalt der Straßenverbindung „Hufeisenbrücke“ und nicht durch den Wegfall Sinn, da die **Hauptkorridore für eine Durchbindung eine Nord-Süd-** (Eiserfeld–Weidenau) oder **West-Nord-** (Seelbach/Fischbacherberg – Weidenau) Verbindung darstellen. Für eine Verbesserung im Sinne der Fahrgäste bedarf es eine Planung überabhängig von Zwangspunkten wie z. B. dem Wegfall einer Straßenverbindung.

Dreh- und Angelpunkt für ein umsetzungsfähiges Konzept ist auch die Hindenburgstraße, da mit der Fahrbarkeit dieser Straße in West-Ost-Richtung erst eine direkte Verbindung in Richtung Norden möglich ist. An dieser Fragestellung sind bisher alle Ideen gescheitert.

Allgemeine Bewertung / Zusammenfassung

2. Pausenstellplätze / Sozialräume

Würden trotz der zum Teil Verschlechterungswirkung für den ÖPNV alle aus der Vorstudie beschriebenen Vorschläge umgesetzt, wären dennoch **weiterhin ca. 60 % der heutigen benötigen Pausenstellplätze (20) auf der ZOB-Seite** vorzuhalten.

Die **Vorstudie gibt auf diese grundsätzliche Problematik keine Antwort.**

Die vorgeschlagenen **Haltepositionen am Bussteig D** reichen dafür vsl. nicht aus bzw. sind für die Wendemöglichkeiten mit einem Gelenkbus (Linie R10) **ungeeignet**.



Haltestelle Siegen ZOB D, © 2020 plan:mobil

Allgemeine Bewertung / Zusammenfassung

3. Betriebliche Umläufe / Kapazitäten

Durch den Wegfall der Verbindung „Hufeisenbrücke“ werden entweder für die Umlaufbildung **viel längere Wege erforderlich** (z. B. über den Fischbacherberg oder Wellersbergtunnel) **oder sie können nicht mehr stattfinden. Besonders kritisch** wird es, wenn es z. B. für die aus dem Bündel Nordwest aus dem Kreis Olpe einzigen beiden vorhandenen **Linien R51 und R53 keine betriebliche Verbindung** mehr existiert.

Allgemein kritisch und in der Vorstudie nicht berücksichtigt ist die Kapazitätssituation im Linienbündel Mitte: für einen optimalen Betriebsablauf ist das Bündel auf eine Vermischung der Linien im Schülerverkehr angewiesen. Hier bedarf es einer genauen Prüfung durch die VWS.

Der Wegfall wird den ÖPNV verteuern. Es gilt eine Kosten-Nutzen-Rechnung zu erstellen.



Busbereitstellungsplatz, © 2020 plan:mobil