

Ö F F E N T L I C H E N I E D E R S C H R I F T

über die 13. Sitzung des Verkehrsausschusses

vom: **06.06.2023**

von: **17:00 Uhr**

bis: **18:18 Uhr**

Ort: **Rathaus Geisweid, Lindenplatz 7,
57078 Siegen, Großer Sitzungssaal**

Anwesend waren:

Vom Verkehrsausschuss:

Stv Eckhardt, Klaus	- als Vorsitzender
Stv Bialowons-Sting, Eva-Marie	vertritt Köckritz, Thomas
Stv Christian, Thomas	
Stv Englert, Franz	
Stv Heilmann, Martin	
AM Jagielski, Olaf	
AM Korczak, Dominik	vertritt Jung, Angela
AM Müller, Manfred	
AM Neumann, Thomas	
AM Römer, Guntram	vertritt Kamieth, Jens - bis 17.48 Uhr
Stv Schneider, Silke	
Stv Six, Annette	
Stv Steffe, Roland	
Stv Stinner, Jürgen	
AM Vogt, Christian	
AM Waidmann, Maik	

Beratende Mitglieder:

AM Becker, Lothar
AM Dörner, Andreas
AM Eckmann, Uwe

AM Gebhardt, Ralf

AM Dr. Henrich, Christian Johannes

vertritt Neumann, Natalia - bis 17.45 Uhr

AM Krüger, Jannik

AM Schiffmann, Peter

AM Wied, Stefan

Als Zuhörer:

AM Dr. Kremer, Jens

AM Schmitt, Jens

Von der Verwaltung:

StBR Schumann

- bis 18.03 Uhr

VA Hinkel

VA Born

VA Griese

- bis 18.16 Uhr

VA Kühnel

- bis 18.18 Uhr

VA Mockenhaupt

- als Schriftführerin

Nicht anwesend waren:

AM Frodl, Rüdiger

Stv Jung, Angela

vertreten durch AM Korczak, Dominik

Stv Kamieth, Jens

vertreten durch AM Römer, Guntram

AM Köckritz, Thomas

vertreten durch Stv Bialowons-Sting, Eva-Marie

IntRM Neumann, Natalia

vertreten durch AM Henrich, Dr. Christian Johannes

Stv Schoew, Torsten

AM Opterbeck, Ralf

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 25.04.2023

Die Niederschrift liegt noch nicht vor.

13. VerkA 06.06.2023

2. Fragestunde

2.1 Fahrradweg unter der HTS - Anfrage der Volt-Fraktion

Vorlage Nr. AF 1262/2023

Vorlage Nr. AF 1262/2023 A

Die Anfrage wurde bereits im Rahmen der Ergänzungsvorlage beantwortet. Ergänzende Fragen wurden nicht gestellt.

⇒ *Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt die Beantwortung der Anfrage zum Fahrradweg unter der HTS zur Kenntnis.*

13. VerkA 06.06.2023

3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung

3.1 Lärmschutz / E-Roller - Antrag der Volt-Fraktion

Vorlage Nr. AT 263/2023

Zunächst erläutert Herr Krüger den Anlass des Antrages. Ein Anwohner habe an die Fraktion herangetragen, dass die Löhrrstraße aufgrund der aus Lärmschutzgründen angebrachten Beschilderung nach 20 Uhr nicht mehr mit dem E-Roller befahren werden dürfe und er den Roller somit die Straße hinaufschieben müsse. Man halte es für eine sinnvolle Ergänzung, die Straße für E- Roller, die deutlich leiser seien, freizugeben und bitte, dem Antrag zuzustimmen.

Aus dem Ausschuss heraus kommt die Anmerkung, emissionsfreie Antriebe in der Stadt seien zu begrüßen, die Verwaltung werde aber gebeten, auf dem Beschleunigungsstück am Ende der Straße Löhrtor die Geschwindigkeit zu kontrollieren bzw. die „Smiley- Anzeige“ aufzuhängen. Durch die neue Kita im Lohgraben oder aufgrund der Schülergruppen, die zum Hallenbad laufen, werde der Bereich stark genutzt.

Da nicht nur die Löhrrstraße, sondern auch weitere Straßen im Stadtgebiet betroffen sein könnten, spreche sich seine Fraktion für einen Prüfauftrag und der erneuten Vorstellung im Verkehrsausschuss aus, so Herr T. Neumann.

Ein Prüfauftrag welche Straßen von einer solchen Regelung profitieren könnten, könne angebracht sein. Er halte es aber für sinnvoll, die Löhrrstraße für Elektrofahrzeuge freizugeben. Ein Abwarten bis zum Abschluss des Prüfauftrages sei nicht im Sinne der Anwohner, er werbe daher dafür, dem Antrag zu folgen, möglicherweise als Modellprojekt, so Herr Krüger.

Er schließe sich dem Prüfauftrag an die Verwaltung an, aber nicht nur um festzustellen, für welche Straßen dies in Betracht kommen könnte, sondern auch im Hinblick auf die juristi-

sche Machbarkeit. Er habe Zweifel, dass dies im Einklang mit dem Verkehrsrecht stehe und mit einem Zusatzschild gestattet werden dürfe, so Herr Steffe.

Herr Jagielski unterstützt den Prüfauftrag. Grundsätzlich spreche nichts gegen eine Verkehrsregelung für Elektroroller in diesen Bereichen, aber es werde ein Gesamtkonzept benötigt, sodass nicht in jeder Sitzung über einzelne Straßen beraten werde.

Er halte die Zusatzbeschilderung „Elektrofahrzeuge frei“ für eindeutig, so Herr Heilmann. Es habe eine direkte Beschwerde aus der Anwohnerschaft gegeben. Die Verbotsschilderung von Motorrädern resultiere noch aus der Zeit des Kreiskrankenhauses. Elektromotoren machten nicht annähernd so viel Lärm wie ein Pkw, der die Straße befahre. Im Sinne der Anwohnerschaft plädiere er dafür, dem Antrag zu folgen und schnell zu handeln. Die Durchführung eines Prüfauftrages schließe dies nicht aus. Man solle jedoch nicht warten, bis der Prüfauftrag die Priorisierung gefunden habe, durchgeführt zu werden.

Da sich lediglich ein Anwohner beschwert habe, solle die Verwaltung einen genaueren Blick darauf werfen. Möglicherweise seien andere Straßen dringlicher. Einen Prüfauftrag unterstütze er, um dies festzustellen, so Herr Christian.

Frau S. Schneider fragt, ob das seinerzeit beschlossene Mobilitätskonzept solches mit aufgreife.

Herr Hinkel führt aus, im Rahmen des Mobilitätskonzeptes sei dies nicht berücksichtigt. Es sei somit separat zu handhaben. Verkehrsbehördliche Anordnungen entsprächen immer dem Verkehrsrecht. Dies prüfe die Straßenverkehrsbehörde. Er wolle nicht beurteilen, ob es Sinn mache, zunächst diesen Einzelantrag umzusetzen, es mache jedoch keinen Sinn, in jeder Sitzung eine andere Straße zu behandeln, da jede Straße begutachtet werden müsse. Entsprechende Hinweise würden selbstverständlich aufgenommen. Er überlasse die Entscheidung, ob einzelne Maßnahmen vorab erledigt oder im Rahmen eines größeren Auftrages abgewickelt werden sollen dem Verkehrsausschuss.

Es gebe auch das Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“. Dieses entfalte jedoch in keiner Weise Durchschlagskraft, da die Radfahrer bei Fehlverhalten nicht belangt werden können. Da dies auch bei dem thematisierten Zusatzzeichen der Fall sein könnte, halte er eine juristische Prüfung für sinnvoll, so Herr Steffe.

Es gehe hier zum einen um den Antrag der Volt- Fraktion und zum anderen um die Elektromobilität im Allgemeinen. Er bitte, dies zu unterscheiden. Er könne einer entsprechenden Zusatzbeschilderung zustimmen und einem Auftrag an die Verwaltung, die für Verbrenner gesperrten Straßen dahingehend zu überprüfen, ob diese für Elektrofahrzeuge freigegeben werden könnten. Er halte es nicht für sinnvoll auf Elektromobilität zu setzen und trotzdem die Straßen zu sperren, so Herr Englert.

Herr Krüger wirbt bei den Fraktionen von CDU und SPD dafür, diesem Einzelauftrag, der mit geringen Mitteln umzusetzen sei, zuzustimmen. Einem Prüfauftrag stehe man nicht im Weg.

Beschluss:

~~Straßen, auf denen aufgrund von Lärmschutz temporär oder dauerhaft keine Roller fahren dürfen, werden für Elektrofahrzeuge freigegeben (z.B. Löhrstr. & Kohlbettstr.). Diese Regelung wird durch das Schild „Elektrofahrzeuge frei“ (Zeichen 1026-61 StVO) kenntlich gemacht.~~

Die Löhrstraße, auf der aufgrund von Lärmschutz temporär oder dauerhaft keine Roller fahren dürfen, werden für Elektrofahrzeuge freigegeben Diese Regelung wird durch das Schild „Elektrofahrzeuge frei“ (Zeichen 1026-61 StVO) kenntlich gemacht.

Beratungsergebnis: Mehrheitlich dagegen (6 Ja- Stimmen, 8 Nein- Stimmen)

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beauftragt die Verwaltung zu prüfen, ob weitere Straßen im Stadtgebiet von einer solchen Regelung profitieren könnten. Nach erfolgter Prüfung ist das Ergebnis im Verkehrsausschuss vorzustellen.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

13. VerkA 06.06.2023

4. Brückenneubau Hufeisenbrücke über den HBF Siegen - Variantenuntersuchung

Vorlage Nr. VL 1362/2023

Herr Griese erläutert die Vorlage und geht auf offene Fragen ein. Ergänzend informiert er über die Kalkulation der Mehrkosten bei einem ersatzlosen Wegfall der Hufeisenbrücke. Die Kalkulation werde sowohl dieser Niederschrift als auch nachträglich der Niederschrift des Bauausschusses vom 24.05.2023 beigelegt. Die Vorlage zur Beratung im HFA und Rat werde um eine weitere Anlage (Anlage 7) ergänzt.

⇒ *Die Kalkulation ist der Druckversion der Niederschrift als Anlage beigelegt. Im elektronischen Dokument ist sie unter dem entsprechenden Punkt zu sehen.*

Zur Frage nach der Akquirierung weiterer Zuschüsse und der Beteiligung der DB AG führt er aus, die Beteiligung sei keine Frage von Verhandlungen, sondern eine direkte Auswirkung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Stelle die DB AG Forderungen, weil die Brücke nicht mehr den heutigen Vorschriften entspreche, trage die DB die Mehrkosten für die Umsetzung der Forderungen. Dies ergebe sich als Folge der Planung und derzeit liege lediglich die Vorplanung vor.

Der Bauausschuss habe die Vorlage beraten und den Beschlussvorschlag der Verwaltung wie folgt geändert: „Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt den Neubau der Hufeisenbrücke gemäß der Variante 2b mit Bussonderstreifen, deren Nutzung für Radverkehr freige-

geben wird (Anlage 6), unter der Voraussetzung, dass der ZWS sich mit 25 % an den Gesamtkosten beteiligt. Sollte sich der ZWS nicht an den Kosten beteiligen, wird die Verwaltung beauftragt, eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr zu errichten.“, so Herr Griese.

Die Variante 2 b verursache Baukosten in Höhe von 33 Mio. Euro, auf die Universitätsstadt und ihre Bürger entfallen 14,8 Mio. Euro für eine Brücke, von der kein Siegerner etwas habe, außer dem ZWS. Feuerwehr und Polizei brauchten die Brücke nicht und auch für eine Redundanz werde diese nicht benötigt. Sie diene lediglich dem ZWS, um den ZOB auf der anderen Seite zu erreichen, da perspektivisch dort keine E-Busse unterhalb der HTS abgestellt werden dürften. Unter diesen Voraussetzungen sei die Brücke fragwürdig. Für die Busverbindung Richtung Freudenberg gebe es sicherlich Möglichkeiten mit einem Terminal 2 auf der anderen Seite, so Herr Jagielski.

Aufgefallen sei ihm eine Rentabilitätsberechnung auf 80 Jahre. Keiner wisse wie in 10 Jahren die Mobilität aussehe. Dies sei unseriös. Die CDU- Fraktion sehe keinen Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Vorstellbar sei die Brücke nur unter der Bedingung einer deutlich höheren Förderquote. Hier erwarte man Bewegung von anderer Seite und möchte den Beschlussvorschlag wie folgt ergänzt wissen: „*Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt den Neubau der Hufeisenbrücke gemäß der Variante 2b mit Bussonderstreifen, deren Nutzung für Radverkehr freigegeben wird (Anlage 6), unter der Voraussetzung, dass übergeordnete Zuschussgeber einen zusätzlichen Anteil von 25 % der Baukosten übernehmen. Sollten keine zusätzlichen Mittel bereitgestellt werden, wird die Verwaltung beauftragt, die Planung und die Errichtung einer Fuß- und Radverkehrsbrücke umzusetzen.“, so Herr Jagielski.*

Auf Nachfrage von Herrn T. Neumann informiert Herr Griese, dass der Plan der Anlage 6 die Vorgaben der Bahn erfülle, die Kostengegenüberstellung habe noch nicht stattgefunden, da dafür eine Planungstiefe benötigt werde, die derzeit noch nicht vorliege.

Frau S. Schneider kritisiert die Aussage, dass kein Siegerner Bürger etwas von der Brücke habe. Jeder, der diese überfahre habe einen Nutzen davon. Es sei auch dem Bürger nicht zuzumuten, dass die Buslinien hinter dem Bahnhof enden und sie den Hauptbahnhof überqueren müssen, um entsprechende Anschlussverbindungen vor dem Bahnhof zu erreichen. Für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen sei dies zu umständlich und langwierig. Auch Die Linke sei der Auffassung, dass der ZWS den meisten Nutzen von der Brücke habe und sich somit an den Kosten beteiligen sollte.

Seine Fraktion schätze die Entwicklung des ÖPNV in Zukunft und die Rolle, die er spielen werde zwar anders ein als SPD und CDU, sehe aber auch den Nutzen der Brücke eher überregional. Man sei ebenfalls der Ansicht, dass der Busbereitstellungsplatz in Zukunft Geschichte sei und bei der dann fälligen Neuordnung der Linien diese hinter dem Bahnhof endeten. Die barrierefreie Verbindung und der Übergang zum vorderen Bereich des Bahnhofs sei gegeben, so Herr Heilmann. Da es überregional wichtig sei, diese Verbindung zu haben, sei auch seine Fraktion der Auffassung, dass sich der ZWS beteiligen sollte. Der Beschluss des Bauausschusses werde mitgetragen.

Es gehe im Fachausschuss nicht darum, woher die Mittel kommen, sondern was im Interesse der Bürger und Bürgerinnen der Stadt sei, so Herr T. Neumann. Somit seien verkehrliche Dinge zu besprechen. Die SPD- Fraktion werde sich für die Variante 2 b aussprechen.

Der Eigenanteil der Stadt werde sich möglicherweise noch um einen Anteil x reduzieren, da weitere Fördergeber noch angesprochen werden sollen. Dies sei für die Fraktion noch nicht beantwortet. Er bitte die Verwaltung die im Ausschuss aufgeworfenen Fragen für den HFA bzw. spätestens zum Rat vorzubereiten und zu beantworten.

Herr T. Neumann schlägt für die SPD- Fraktion vor, dem HFA bzw. dem Rat zu empfehlen, die Variante 2 b zu bauen und die Verwaltung zu bitten, noch weitere offene Fragen (z. B. Eisenbahnkreuzungsgesetz) zu klären. Seines Erachtens sei aufgrund der vorgelegten Kalkulation deutlich geworden, dass die Wirtschaftlichkeit der Brücke gegeben sei. Ein Terminal hinter dem Bahnhof müsse auch erst barrierefrei erstellt werden, was ebenfalls Kosten verursachen werde. Man habe Einsparungen bei der Brücke selbst, aber Mehrkosten durch die Herstellung der Barrierefreiheit.

Es sollten 33 Mio. Euro finanziert, aber ein Großteil der Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen werden. Das Ausschließen des Autoverkehrs über die Brücke halte er grundsätzlich für bedenklich, so Herr Steffe. Derzeit werde die Brücke vom Individualverkehr, Taxen und Bussen genutzt. Der Busstreifen könnte möglicherweise für Taxen freigegeben werden, aber er frage, wie der Individualverkehr vom Bahnhof, z. B. der Bahnreisenden abfließen solle.

Herr Wied stellt klar, der ZWS sei keine Förderstelle und könne daher kein Geld beisteuern. Man könne dabei unterstützen, welches zu organisieren und habe das auch in Zusammenarbeit mit der Universitätsstadt getan. Von den Gesamtkosten in Höhe von 33 Mio. Euro habe man durch Land, NWL und Bezirksregierung erreichen können, dass der Eigenanteil ca. 15 Mio. Euro. beträgt. Letzten Dezember sei eine Unterstützung höherer Stellen noch abgelehnt worden. Mehr sei nicht möglich. Selbst wenn ein weiterer Förderer hinzukomme, würden diese Mittel von der Gesamtsumme abgezogen und dann die Fördersumme neu berechnet.

Für den neuen Nahverkehrsplan sei aus den Kommunen gefordert worden, die Linien durchzubinden anstatt sie am ZOB enden zu lassen, insbesondere auf der Achse Freudenberg/ Weidenau / Geisweid. Es werde daher unterlassen, die Linien am ZOB starten und enden zu lassen.

Die Kosten auf die 80 Jahre seien angelehnt auf das Brückenbauwerk und die Nutzungsdauer. Grob überschlagen ergäben sich jährliche Kosten in Höhe von 450.000 Euro, wobei alternative Antriebe im Raum stehen, die umgesetzt werden müssen und sich dadurch andere Kosten ergeben und die Kostensteigerungen in den letzten Jahren höher waren als angesetzt. Vor diesem Hintergrund ist die Angabe „mit Vorsicht zu genießen“.

Die ZWS hofften, dass die Brücke auch für den ÖPNV gebaut werde, weil, egal wie die Mehrkosten aussehen werden, durch die gefahrenen Umwege der Preis steige. Ein Teil davon lande über die Kreisumlage wieder in den Haushalten der Kommunen. In Einsatzfällen würden auch Einsatzkräfte die Brücke nutzen können und sie könne auch in besonderen Situationen, z. B. bei Tunnelsperrung, eine befristete Alternative darstellen, so Herr Wied.

Aus Sicht des ADFC sei die Variante 6 der Variante 2 b vorzuziehen, da Variante 6 keine Schutzstreifen vorsehe. Schutzstreifen suggerierten lediglich einen Schutz. Zu begrüßen sei, dass im Nahverkehrsplan die Durchmesserlinien enthalten seien, so Herr Eckmann. Bremse

man diese dadurch aus, dass sie durch den Tunnel fahren, schade man dem ÖPNV, so dass es wieder mehr Autoverkehr gebe. Ein Terminal auf der Rückseite des Bahnhofs zu schaffen, könne nur von jemandem vorgeschlagen werden, der den ÖPNV nicht nutzt. Er kritisiert, offensichtlich nehme die CDU Trupbach und Seelbach, die westlich der Brücke lägen, nicht als Stadtteile wahr und vergesse, dass es auf dem Wellersberg noch eine Kinderklinik gebe. Ein Terminal auf der anderen Seite sei Quatsch. Er hoffe, dass eine Brücke der Variante 6 oder 2 b errichtet werde.

Zu Herrn Neumann merkt Herr Heilmann an, der Verkehrsausschuss habe sich selbstverständlich mit den Kosten zu beschäftigen, aber nicht die Aufgabe, die Wirtschaftlichkeit des ZWS sicherzustellen. Er sei durchaus der Auffassung, dass die Verbindung über die Stadtgrenzen hinaus Relevanz habe und die Kommunen, die über den ZWS bevorteilt werden, sich beteiligen sollten und sei es über den Kreis.

Zur Anmerkung von Herrn Steffe merkt er an, die Kiss+Ride- Parkplätze befänden sich schon lange nicht mehr an der Vorderseite des Bahnhofs, so dass niemand über die Hindenburgstraße abfahren müsse. Diese befänden sich bereits im Bereich des Busbereitstellungsplatzes, so dass Reisende barrierefrei und überdacht die Gleise des Bahnhofs erreichen können.

Es gebe eine barrierefreie Möglichkeit, aber diese als einzige Möglichkeit zur Verfügung zu stellen, halte sie nicht für bürgerfreundlich, da die Aufzüge auch schnell belegt sind, so Frau S. Schneider. Sie begrüße die Durchgangslinien.

Aufgrund der Wortmeldungen habe der ZWS die Forderung der CDU und der Grünen bereits aufgenommen, so Herr T. Neumann. Alle wünschten sich die Variante 2 b oder 6, weil man diese für die optimalen halte. Er weist darauf hin, dass die Hufeisenbrücke auch die Ausweichstrecke für die Achenbacher Straße sei, wo auch eine Brückensanierung anstehe. Er geht auf die Auswirkungen auf den Verkehr durch den Verzicht auf den Ersatzneubau der Brücke ein. Er stellt fest, dass man dem Verkehr in der Stadt nichts Gutes tue, wenn man durch den Verzicht ein Verkehrschaos schaffe.

Für ihn sei hinsichtlich der Förderung lediglich noch die Beteiligung der Bahn aufgrund des Eisenbahnkreuzungsgesetzes offen, um die Höhe des städtischen Anteils feststellen zu können. Insoweit könne man die Empfehlung für die Variante 2 b aussprechen und die Verwaltung bitten, offene Fragen im HFA oder Rat zu beantworten.

Auf die Wortmeldung von Herrn Heilmann erwidert Herr Steffe, dass die Parkplätze vor dem Bahnhof zum Absetzen und Abholen von Reisenden erheblich mehr in Anspruch genommen werden. Darüber hinaus ständen vor dem Bahnhof die Taxen. Derzeit gebe es weder für die Taxen noch für den Individualverkehr, der zum Bahnhof fahre, eine adäquate Lösung.

Die Baukosten entsprächen dem Stand von heute. Wie hoch diese zum Zeitpunkt des Baus seien, wisse man nicht. Man gehe mit dem Geld der Bürger um und dies müsse mit Augenmaß erfolgen. Man stelle sich nicht gegen die Brücke, wünsche sich aber eine deutliche Erhöhung der Förderquote, so Herr Jagielski.

Er könne der CDU zustimmen, ca. 15 Mio. Euro seien keine Kleinigkeit. Die Bahn werde nur die Mehrkosten übernehmen, die aufgrund der notwendigen Brückenerhöhung nach ihren Vorgaben zu veranschlagen sind. Die derzeitige Brücke entspreche nicht mehr dem Stand

der Technik. Dadurch werde sich an den Kosten für die Stadt nichts verringern, sondern dies sei kostenneutral. Wichtig sei für ihn die Frage, über welchen Zeitraum man spreche und wie lange die Brücke noch genutzt werden könne. Während Abriss und Bauzeit der neuen Brücke werde der ÖPNV nicht eingestellt, sondern müsse ebenfalls fahren, damit die Nutzer ihre Ziele erreichen, so Herr Englert.

Herr Hinkel informiert, das derzeitige Betriebskonzept ende im Jahr 2028. Ab 2028 könne jederzeit der Prüfenieur die Brücke sperren. Darauf habe man keinen Einfluss und es gebe dafür auch keine Lösung. Daher dränge die Zeit. Seit man die Brücke vor zwei Jahren zum ersten Mal thematisiert habe, habe man den Bau der Brücke und die Berücksichtigung der Bauzeit im in der Erarbeitung befindlichen Nahverkehrsplan mit dem ZWS besprochen, so dass sich ein Bewerber darauf einstellen kann, dass der Verkehr in dieser Zeit anders gelenkt wird, damit frühzeitig ein Betriebskonzept des Betreibers aufgestellt werden könne.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt den Neubau der Hufeisenbrücke gemäß der Variante 2b mit Bussonderstreifen, deren Nutzung für Radverkehr freigegeben wird (Anlage 6) unter der Voraussetzung, dass übergeordnete Fördergeber einen zusätzlichen Anteil von 25 % der Baukosten übernehmen. Sollten keine zusätzlichen Fördermittel bereitgestellt werden, wird die Verwaltung beauftragt, die Planung und die Errichtung einer Fuß- und Radverkehrsbrücke umzusetzen.

Beratungsergebnis: 12 Stimmen dafür, 3 dagegen, 1 Enthaltung

13. VerkA 06.06.2023

5. Einrichtung von Umweltpuren auf dem Straßenzug Weidenauer Straße - Hagener Straße - Sandstraße

Vorlage Nr. VL 1389/2023

Herr Christian erkundigt sich, inwieweit Ladevorgänge vor den Gewerbebetrieben, wie z. B. Möbelhäuser, Autohäuser ermöglicht werden, wenn nur noch eine Spur für den Individualverkehr zur Verfügung steht.

Ein Gesprächstermin werde mit Vertretern verschiedener Autohäuser, die im Verlauf der Umweltpur ansässig seien, wahrgenommen. Die Verwaltung sei nicht so einfach in der Lage Alternativvorschläge vorzulegen, da entsprechende Randbedingungen fehlen. Diese müssen persönlich geklärt werden, so Herr Hinkel.

Aufgrund der Nachfrage von Herrn Christian, ob sich dies lediglich auf Autohäuser beschränke, da es auch Möbelhäuser mit Ladetätigkeiten gebe, antwortet Herr Hinkel, spezielle Ladezonen seien im Verlauf der Hagener Straße vorgesehen, da auch Paketdienstleister vorhanden seien, die derzeit auf der Fahrbahn halten, was zukünftig nicht mehr möglich sei. Durch Einrichtung von Ladezonen könnten aber auch private Stellplätze entfallen, die man eben-

falls erhalten wolle. Bezüglich des Möbelhauses habe ebenfalls Kontakt bestanden und man habe ein positives Feedback erhalten.

Herr Wied stellt positiv heraus, ZWS und VWS seien im Zuge der Vorplanungen einbezogen worden. Man unterstütze die Planung. Auf der Strecke zwischen Siegen und Geisweid habe man erhebliche Fahrtzeitverluste während der Spitzenzeiten und man gehe davon aus, dass durch die Umweltspur Fahrtzeitverluste stark minimiert werden können. Aktuell führten parkende Fahrzeuge und Be- und Entladevorgänge zu Verlustzeiten im ÖPNV und zu nicht idealen Fahrmanövern.

Im Zuge der Umsetzung halte man die Lichtsignalanlagen für entscheidend. Neben dem ÖPNV stehen die Radfahrer oft vor roten Ampeln, da die Geschwindigkeit von Rad und Bus niedriger ist als beim Individualverkehr. Bei den Signalanlagen sollte expliziert dabei geschaut werden, die Radfahrer zu beschleunigen.

Die Möglichkeit, dass Radfahrer sowohl direkt, als auch indirekt links abbiegen können, werde begrüßt, da dadurch schnell vom gemeinsamen Fahrstreifen gewechselt werde, was sich positiv für den Bus auswirke.

Er regt an, über eine Vorher-/ Nachher-Untersuchung, ggf. wissenschaftlich begleitet, nachzudenken.

Seitens der VWS stellt Herr Dörner heraus,

- dass im Zuge der Umweltspur die Planungen des Neubaus des ZOB Geisweid zusammen betrachtet werden sollten,
- dass als Ersatz für den Wegfall der Haltestelle P+R Ferndorfbrücke die Haltestelle Weidenau Krankenhaus barrierefrei ausgebaut werden sollte,
- dass auf der Umweltspur die Halte- und Parkverbote unbedingt zu überwachen sind und
- dass man das geplante zusätzliche Einrichten von Ladenzonen begrüßt.

In Zusammenhang mit den Anlagen führt Herr Dörner aus, dass für den reibungslosen Busverkehr eine Regelfahrstreifenbreite der Umweltspur von 3,25 m zwingend erforderlich sei. Aufgefallen sei auch, dass in den Anlagen 7 und 12 das Linksabbiegen in die Glückaufstraße bzw. die Breite Straße problematisch gesehen werde, da die Spur des IV gekreuzt werden müsse. Möglicherweise können hier entsprechende Vorlaufzeiten an der Signalanlage vorgeesehen werden. Das Parken vor der ehemaligen Commerzbank in Weidenau sollte dringend untersagt werden und im Bereich des Kaisergartens sei die Fahrbeziehung ungeschickt. Eine bauliche Verbreiterung der Fahrstreifen im Kurveninnenbogen verbessere die Situation.

Die Fahrstreifenbreite sei bekannt, den Hinweis nehme er auf, um noch an der einen oder anderen Stelle zu klären, ob nachgebessert werden könne. Aber bereits heute sei die Regelfahrstreifenbreite nicht durchgängig möglich. Bezüglich des Vorlaufes für das Linksabbiegen des ÖPNV habe man vieles über das Verkehrsmodell erfahren, müsse aber die Realität abwarten und gegebenenfalls nachsteuern. Man dürfe aber auch nicht das Kfz vollständig ignorieren, so Herr Hinkel. Werde im Falle einer positiven Beschlussfassung im Bereich des Kaisergartens ummarkiert, habe man die Möglichkeit mit der nichtvorhandenen Kurvenaufweitung arbeiten zu können. Man werde sich dies mit einer Schleppkurve noch einmal ansehen und das Ergebnis den VWS zukommen lassen.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die Einrichtung der Umweltpuren gemäß den Anlagen 01 bis 23.

Beratungsergebnis: 15 Stimmen dafür, 1 dagegen (AfS/ Steffe), 0 Enthaltungen

13. VerkA 06.06.2023

6. Schranken Holzseifen / Am Wurmberg

Vorlage Nr. VL 1393/2023

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt mittels Schrankenanlagen und ergänzender Beschilderung (gemäß Anlage Plan) das unrechtmäßige Befahren der Wirtschaftswege Am Wurmberg und Holzseifen, durch nicht land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge zu unterbinden.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

13. VerkA 06.06.2023

7. Zusammenkunft der Arbeitskommission am 16.05.2023

Vorlage Nr. VL 1422/2023

Beschluss:

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

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

13. VerkA 06.06.2023

**7.1 Am Sohlbach
Parken auf dem Gehweg****Beschluss**

Der Verkehrsausschuss stimmt der Empfehlung der Arbeitskommission zu, die Verwaltung mit der Kontaktaufnahme der Kirchengemeinde zu beauftragen, damit diese eigene Stellflächen erschafft oder ausweist.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

13. VerkA 06.06.2023

7.2 Talsbachstraße - Wilhelmstraße**Beschluss**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt der Empfehlung der Arbeitskommission zu und sieht ebenfalls keinen Handlungsbedarf.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

13. VerkA 06.06.2023

**7.3 Numbachstraße
Parkordnung****Beschluss**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt der Empfehlung der Arbeitskommission zu, die Verwaltung mit der Absprache mit Straßen NRW zu beauftragen, um die Ampelschaltung überprüfen zu lassen und sieht ebenfalls keinen Handlungsbedarf in Bezug auf die Parkordnung.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

13. VerkA 06.06.2023

gez. Eckhardt
Vorsitzender

gez. Mockenhaupt
Schriftführerin

Kalkulation der Mehrkosten bei einem ersatzlosen Wegfall der Hufeisenbrücke am theoretischen Fahrplan Nahverkehrsplan 20XX

Nr.	Mehrleistungskategorien	zus. m pro Fahrt	zus. min pro Fahrt	Fahrten pro Jahr ²	Zusatz-km	in € [1,00 €]	Zusatz-Zeit in h	in € [36,00 €]
1	West-Linien Ri. ZOB	100	1	72.449,00	7.244,90	82.267,55 €	1.207,48	43.469,40 €
2	West-Linien Ri. Westen	1150	2	71.537,00	82.267,55	35.364,86 €	2.384,57	85.844,40 €
3	Betriebsfahrten via HTS	1600	4	22.103,04	35.364,86	28.733,95 €	1.473,54	53.047,29 €
4	Betriebsfahrten via Tunnel	1300	3	22.103,04	28.733,95	153.611,26 €	1.105,15	39.785,47 €
	Laufende Betriebskosten				153.611,26		6.170,74	222.146,56 €
5	Sprungkosten (schätzungsweise 50 % der Zusatz-Zeit erfordern neue Personale und Fahrzeuge)					153.611,26 €		80.000,00 €
								302.146,56 €

²Basis: Theoretischer-Fahrplan nach Arbeitsstand NVP 20XX Mai 2023 mit Ausweitungen in Richtung Westen sowie Reduktion Busabstellung auf 10 Stellplätze

Gesamtkosten

455.757,82 €	Jahr 1 (Basisjahr: 2021)
1.000.282,48 €	Jahr 80 mit 1 % Preisentwicklung
55.452.747,87 €	auf 80 Jahre (2100)