

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 3. Sitzung des Verkehrsausschusses

vom: **08.06.2021**

von: **17:00 Uhr**

bis: **18:50 Uhr**

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

Anwesend waren:

I. Vom Verkehrsausschuss:

Stv Eckhardt, Klaus	- als Vorsitzender
Stv Christian, Thomas	
AM Doppler, Christian	- für AM Vogt, Christian
Stv Englert, Franz	
Stv Heilmann, Martin	
AM Jagielski, Olaf	
Stv Jung, Angela	
Stv Kamieth, Jens	
Stv Könen, Wolfgang Max	- für Stv Schoew, Torsten
Stv Kraft, Florian	
AM Krüger, Jannik	
AM Müller, Manfred	
AM Neumann, Thomas	
Stv Patt, Alexander	
Stv Schneider, Silke	
Stv Six, Annette	
Stv Stinner, Jürgen	

II. Beratende Mitglieder:

AM Becker, Lothar
AM Bettermann, Gerhard

AM Gebhardt, Ralf
AM Menn, Meike
IntRM Neumann, Natalia
AM Padt, Günter
AM Rhode, Manfred

III. Als Zuhörer:

AM Beitzel, Robin
AM Forneberg, Michael
AM Maurer, Michael

IV. Von der Verwaltung:

Städt. BD Schreiber	
VA Krippendorf	- bis 18.05 Uhr (TOP 6 öT)
VA Hinkel	
VA Kühnel	- bis 17.40 Uhr (TOP 1 öT)
VA Mockenhaupt	- als Schriftführerin

Nicht anwesend waren:

Stv Schoew, Torsten	vertreten durch Stv Könen, Wolfgang Max
AM Vogt, Christian	vertreten durch AM Doppler, Christian
AM Opterbeck, Ralf	
AM Schiffmann, Peter	
AM Schlabach, Ulrich	

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

Vor Eintritt in die Tagesordnung verabschiedet Herr Eckhardt das beratende Ausschussmitglied Bettermann in den Ruhestand. Er bedankt sich bei ihm für die gute Zusammenarbeit während der 30jährigen Tätigkeit im Fachausschuss

1. Fertigstellung Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Vorlage Nr. VL 356/2021

Frau Dr. Engelen berichtet und stellt anhand einer Präsentation den Schlussbericht des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität ausführlich vor.

Der PowerPoint- Vortrag ist der Original- Niederschrift als Anlage beigelegt. Im elektronischen Dokument ist er unter dem entsprechenden Punkt zu sehen.

Es ergibt sich eine ausführliche Aussprache, an der sich die Herren Neumann, Kamieth, Könen, Heilmann sowie Frau Schneider und Frau Jung beteiligen und Frau Dr. Engelen und Frau Schreiber die sich ergebenden Fragen der Ausschussmitglieder abschließend beantworten.

Folgende Punkte werden thematisiert:

- Die Ausschussmitglieder danken für die umfangreichen Ausführungen und Informationen.
- Der Wirkungsansatz der Busspuren bei den strategischen Zielen sei mit aufgegriffen, sei aber verbal unter dem Begriff der Busbeschleunigung enthalten.
- Die festgelegten Handlungsstrategien seien gut und auch eine gute Grundlage für die Verwaltung, aber mit dem Modalsplit sei man unzufrieden. Beim Radverkehr seien die Zahlen nicht ambitioniert, da diese sich bereits während der Corona- Pandemie überholt hätten. Die Vorgabe den Radverkehr bis 2030 auf 8,7 % zu erhöhen, sei viel zu niedrig angesetzt. Hier sollte mutiger herangegangen werden, 10- 20 % sei sicherlich für die Zeitspanne angemessen. Es hänge auch viel an der Infrastruktur, werde diese für Radfahrer verbessert, würde auch mehr das Rad genutzt.
- Die Coronabedingungen gingen auch wieder zurück, auch sei während dieser Zeit der ÖPNV- Anteil eingebrochen. Hauptsächlich seien ÖPNV- Nutzer die Umsteiger auf das Rad gewesen. Als Ziel solle man nicht auf die einzelnen Verkehrsarten schauen, sondern vielmehr darauf, dass der gesamte Umweltverbundanteil zu Lasten des Kfz steige. Sinnvoller sei es, in zwei Jahren, wenn Ziele bereits erreicht seien, neue zu setzen.
- Das Konzept sei gut, da es einen ganzheitlichen und nachhaltigen Blick auf den Verkehr werfe und ein Leitfaden für die zukünftigen Entscheidungen sein könne. Mit dem Papier und den Handlungsempfehlungen könne die Politik arbeiten und werde dies auch konstruktiv begleiten.
- Für die Zukunft werden ein attraktiver ÖPNV und die Erhöhung des Radverkehrsanteils benötigt. Ziel müsse die Reduzierung des IV sein. Die Zuverlässigkeit des ÖPNV sowie die Erreichbarkeit bzw. die Anbindung müsse verbessert werden. An der entsprechenden Infrastruktur sei so zu arbeiten, dass man gerne den ÖPNV nutzen wolle.
- Die Zahl 8,7 % hindere die Verwaltung nicht daran, die wichtigen Maßnahmen des Konzepts sowie darüber hinaus weitere Maßnahmen umzusetzen. Die Verwaltung strebe an, den Anteil der Radfahrer weiter zu erhöhen.
- Für die Dauer eines Zeitraumes von 10 Jahren setze man kein niedriges, bereits in zwei Jahren erreichbares Ziel. In der Verwaltung müsse sich festsetzen und in die Öffentlichkeit getragen werden, ob es lediglich um Zielerreichung gehe oder ob man Klimaschutz betreiben wolle. Beim Klimaschutz sei es ein großer Erfolg, wenn hohe Ziele nur knapp verfehlt würden.
- Jetzt aufgrund von Situationsbeschreibungen neue Parameter zu setzen sei unseriös und es wird dafür geworben, wie vorgeschlagen weiter zu arbeiten. Die Zusage der Verwaltung liege vor, dass man beim Erreichen von Zielen dann nicht aufhöre.

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: 13 Stimmen dafür, 0 dagegen, 4 Enthaltungen (Die Grünen/ AfD)

3. VerkA 08.06.2021

2. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 16.03.2021

Es werden keine Hinweise zur Niederschrift gegeben.

3. VerkA 08.06.2021

3. Fragestunde

Es liegen keine Anfragen vor.

3. VerkA 08.06.2021

4. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung

4.1 Schulwegsicherung in Eisern Antrag der Fraktionen CDU und SPD

Vorlage Nr. AT 90/2021

Zunächst erläutert Herr Neumann den Antrag.

Zur Frage von Herrn Krüger führt Frau Schreiber aus, bereits im Bezirksausschuss habe sie vorgetragen, dass sich in Höhe der Häuser Schulstraße 1 / Eiserntalstraße 413 ein privater PKW-Stellplatz befindet und der Gehweg als solcher nicht erkennbar ist. Dort müsse die Straßenverkehrsbehörde eine Möglichkeit schaffen, um dort ahnden zu können. Für eine direkte Fußwegverbindung von der Straße „Zur Waldzeche“ zur Eiserntalstraße sind nicht alle Grundstücke in städtischem Besitz. Im BezA VI habe sie vorgetragen, dass zunächst eine mögliche Wegführung vermessen und dann gegebenenfalls der Grunderwerb eingeleitet werden müsse. Die Verwaltung werde abklären, ob überhaupt die Möglichkeit des Grunderwerbs gegeben sei. Sollte dies nicht der Fall sein, erübrige sich der Vermessungsauftrag.

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, im Rahmen der Schulwegsicherung die Straßen „Zur Waldzeche“, „In der Thal“ sowie „Eiserntalstraße“ bis Einmündung „Schulstra-

ße“ in Eisern neu zu bewerten und eine Verkürzung des Schulweges durch Anlegung einer direkten Fußwegverbindung von der Straße „Zur Waldzeche“ bis zu „Eiserntalstraße“, Hausnummer 403 zu prüfen.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

3. VerkA 08.06.2021

5. Fußgängerüberweg Bürbacher Weg

Vorlage Nr. VL 287/2021

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt, vorbehaltlich der Finanzierung, den Bau des Fußgängerüberweges Bürbacher Weg gemäß Anlage 1 und 2.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

3. VerkA 08.06.2021

**6. Projekt Siegen.Wissen verbindet
- mündlicher Bericht -**

Frau Krippendorf stellt anhand einer Präsentation ausführlich den derzeitigen Arbeitsstand zum Masterplan in Zusammenhang mit dem Projekt „Siegen.Wissen verbindet“ vor und beantwortet eine Nachfrage von Herrn Könen.

Die Präsentation wird der Original- Niederschrift als Anlage beigelegt. Im elektronischen Dokument ist sie unter dem entsprechenden Punkt zu sehen.

Zur Verkehrsplanung in Zusammenhang mit dem Projekt gebe es derzeit noch keine Detaillösung, so Frau Schreiber.

⇒ *Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt den Bericht über den Arbeitsstand zum Masterplan des Projektes „Siegen.Wissen verbindet“ zur Kenntnis.*

3. VerkA 08.06.2021

7. ÖPNV-Anbindung des Friedhofswalds bzw. der Friedhöfe im Stadtgebiet von Siegen

Vorlage Nr. VL 369/2021

Herr Neumann stellt einen alternativen Vorschlag der CDU- Fraktion/ SPD- Fraktion vor und erläutert diesen. In diesem Zusammenhang beantragt er, der Verkehrsausschuss der Universitätsstadt Siegen bitte den Kreis Siegen- Wittgenstein und den ZWS zu prüfen, inwiefern bei

der Aufstellung des nächsten Nahverkehrsplanes eine barrierefreie Anbindung der Friedhöfe der Universitätsstadt Siegen (incl. Friedhofswald) verbessert werden kann

- a) durch bedarfsgerechte Taxibuslinien (z. B. Linie C 117 über Friedhofswald anstelle Hermelsbacher Friedhof, L C 124 über Friedhof Eiserfeld etc.)
- b) durch Anlegen/ Verlegen von Haltestellen (die Parameter 350 m Entfernung/ bzw. 25 m Höhendifferenz können als sinnvolle Parameter für die barrierefreie Anbindung angesehen werden)

Frau S. Schneider schlägt vor, den Bus der Linie C 117 bis an den Seelbacher Friedhof zu führen, jedoch nicht als Anruftaxi.

Herr Krüger fragt nach dem Zustandekommen der Werte, da für ihn keine Belege dafür erkennbar seien und warum die Parameter nicht etwas angepasst würden. Durch eine Veränderung auf 300 m Fußweg und 18 Höhenmeter könnten noch vier weitere Friedhöfe hinzukommen, die nicht gut angebunden seien.

Es gehe darum zu prüfen, inwieweit die Anbindung der Friedhöfe, deren Einbindung in den ÖPNV noch verbesserungswürdig ist, noch verbessert werden könne und welche Kosten dies verursache, so Herr Eckhardt.

Die Werte seien abgeleitet aus dem Nahverkehrsplan, so Herr Padt. Man könne natürlich mehr spezifizieren, dann vergehe aber mehr Zeit.

Es gehe darum, dass Menschen eigenständig die Friedhöfe erreichen könnten und eine Barrierefreiheit hergestellt werde, vor allem für ältere Menschen, die kein Auto mehr fahren. Alle würden älter, so dass es dann schwerer falle, die Friedhöfe zu erreichen. Das Anführen von Haushaltsmitteln könne sie nicht nachvollziehen, es würden auch Parkplätze für die Friedhöfe erstellt, hier frage niemand nach den Mitteln, so Frau Jung.

Mit Blick auf den Antrag schlägt Herr Kraft vor, zunächst einen Prüfauftrag zu beschließen unter der Prämisse, eine nachhaltige Verbesserung haben zu wollen, wobei die Aspekte Anbindung an bestehende Buslinien, Erfordernisse für eine Minibuslinie sowie die dafür notwendigen Kosten mit berücksichtigt werden sollten.

Frau S. Schneider spricht sich für eine verlässliche Linie aus, damit man 2-3 x am Tag den Friedhof erreichen kann. Ein Anruftaxi hindere, durch den Umstellung auf Anruf-Taxi sei die Nutzung der Linie stark zurückgegangen. Die Linie C 117 habe lange Zeit gut funktioniert, nur sei der Friedhof Seelbach nicht angebunden gewesen.

Auf die Wortmeldung von Frau Schneider weist Herr Bettermann darauf hin, den Bus bis zu den Friedhöfen zu leiten, funktioniere ohne aufwändigen Straßenbau nicht. Die Strecke werde mit 12-m-Bussen befahren, die auf der Strecke auch benötigt würden.

Die Fraktion Die Grünen könne den Antrag mittragen, beantrage aber die Ergänzung um den Prüfauftrag der Variante einer Minibuslinie, so Herr Kraft.

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen bittet den Kreis Siegen- Wittgenstein/ZWS zu prüfen, inwiefern bei der Aufstellung des nächsten Nahverkehrsplanes die barrierefreie Anbindung der Friedhöfe der Universitätsstadt Siegen (incl. Friedhofswald) verbessert werden kann.

- a) durch bedarfsgerechte Taxi- Buslinien (z. B. Linie 117 über Friedhofswald anstelle Hermelsbacher Friedhof; L 124 über Friedhof Eiserfeld etc.)
- b) durch Anlegen/ Verlegen von Haltestellen
Die Parameter 350 m bzw. 25 m Höhendifferenz können als sinnvolle Parameter für die barrierefreie Anbindung angesehen werden.
- c) Einrichtung einer Minibuslinie

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltungen

3. VerkA 08.06.2021

Siegen, den 13.07.2021

Siegen, den 12.07.2021

Gez.
Eckhardt
Vorsitzender

gez.
Mockenhaupt
Schriftführerin

KLIMASCHUTZTEILKONZEPT MOBILITÄT UND VERKEHRSMODELL FÜR DIE UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN



Abschlusspräsentation im Verkehrsausschuss

Dr.-Ing. Katja Engelen

Siegen, den 08.06.2021

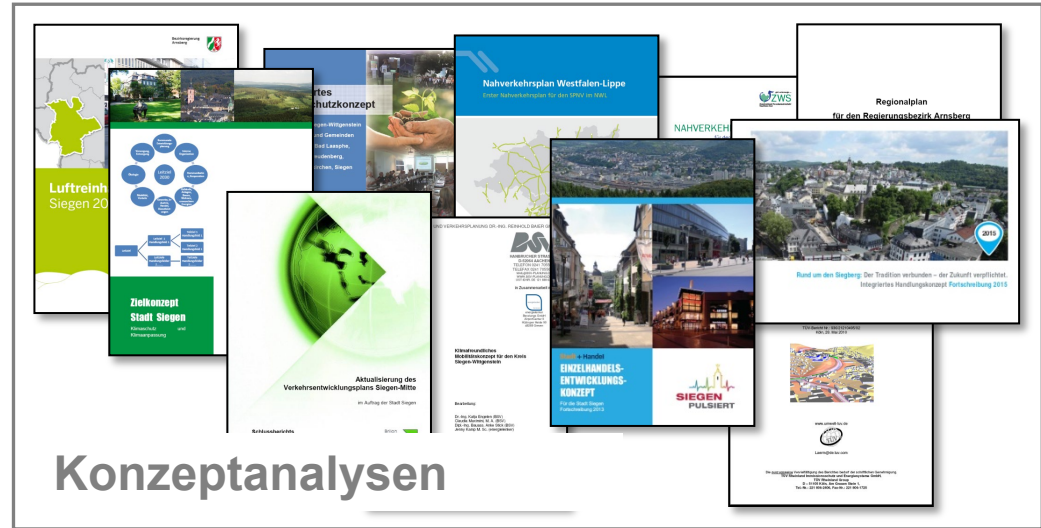
Gesamtstädtische nachhaltige Mobilitätsstrategie als Handlungsrahmen



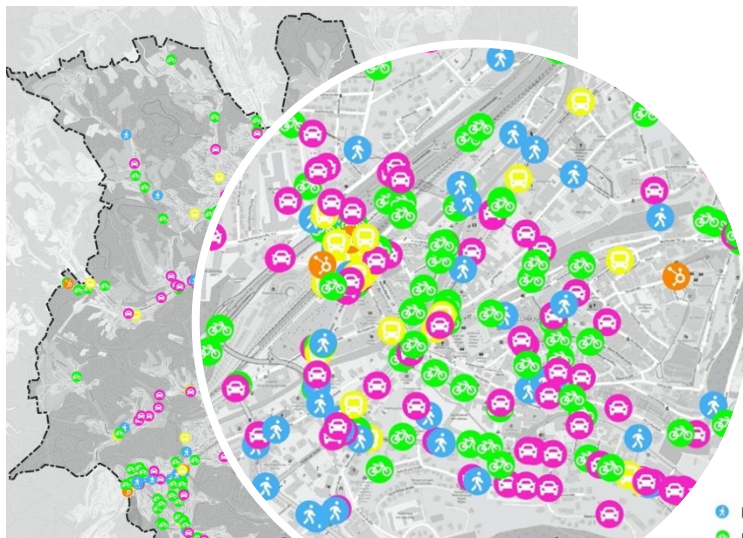
BESTANDSANALYSE



Befahrungen, Begehungen

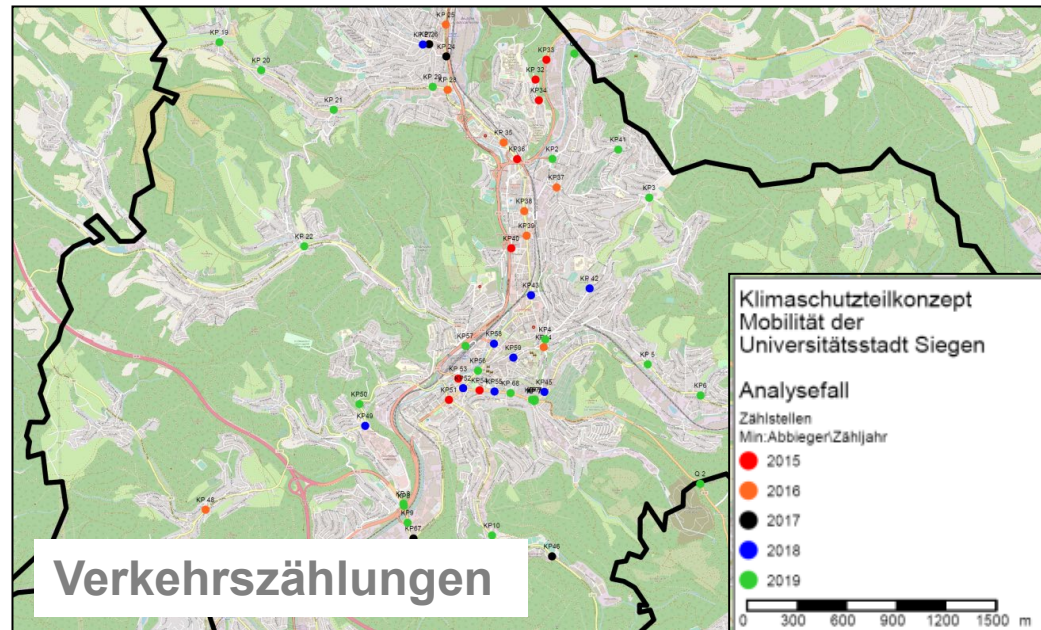


Konzeptanalysen



Online-Bürgerbeteiligung

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Bus/ Bahn-Verkehr
- Kfz-Verkehr
- Verknüpfungspunkte

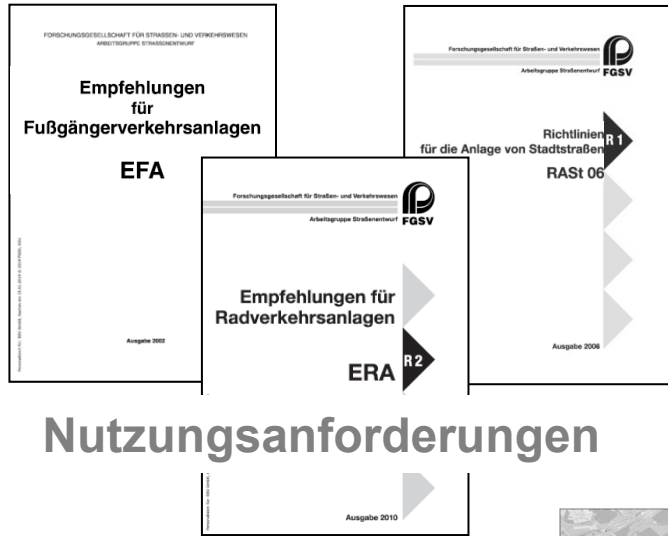
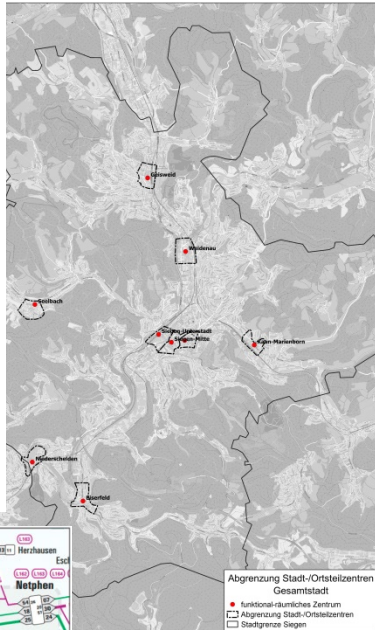
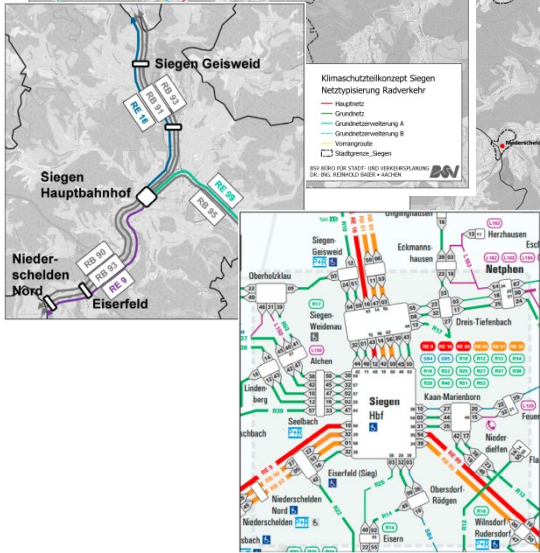


Verkehrszählungen

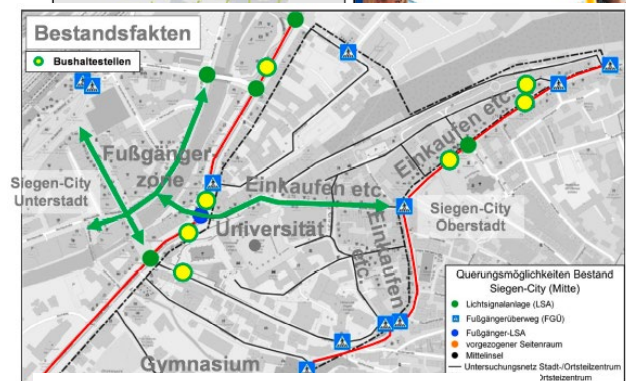
BESTANDSANALYSE



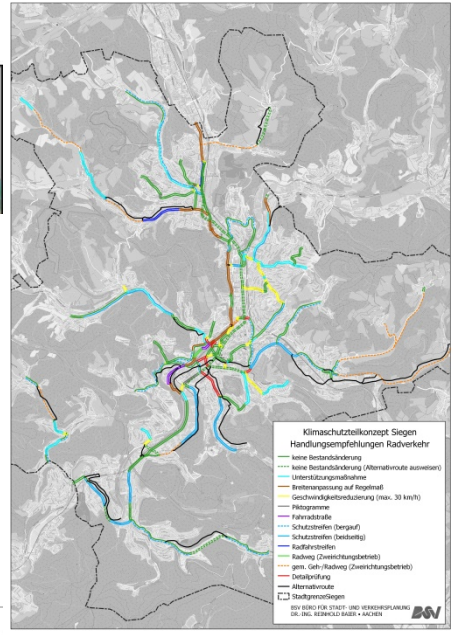
Zu allen sieben Themenfeldern:



Nutzungsanforderungen

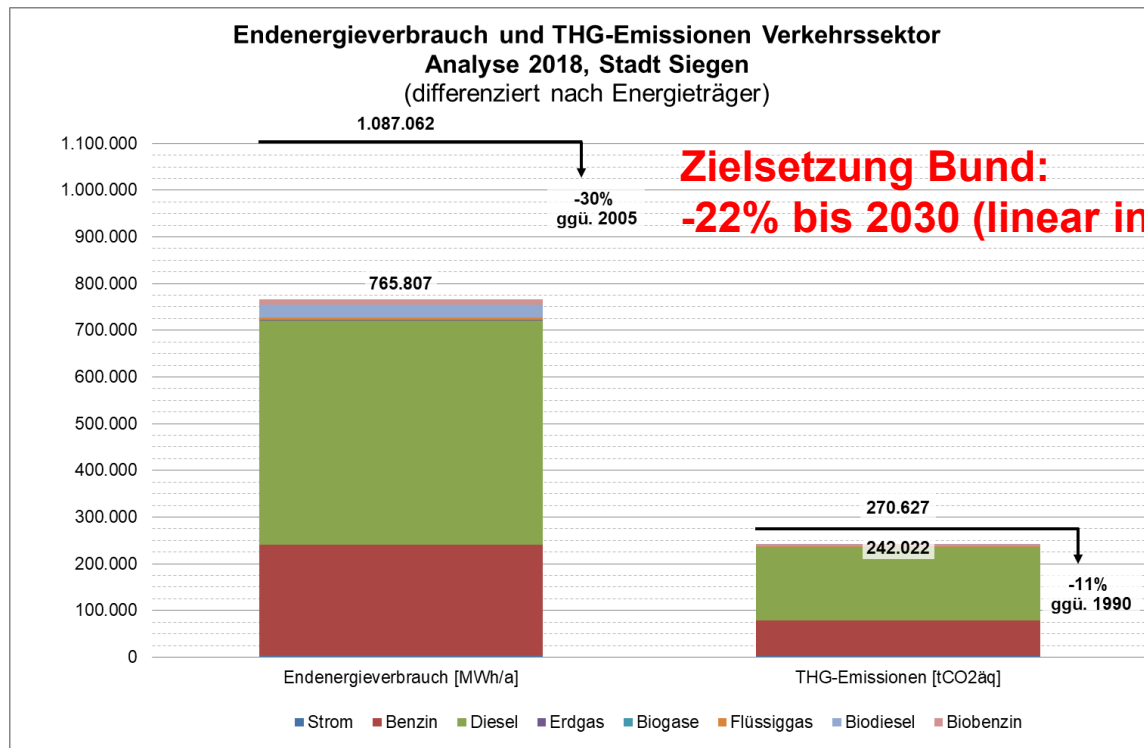


Detailbetrachtungen



Bilanzierungstool: Klimaschutz-Planer

- steht den Kommunen in NRW seit Februar 2020 kostenfrei zur Verfügung
- Anwendung gewährleistet eine einheitliche Vorgehensweise bei der Bilanzierung (Vergleichbarkeit mit anderen Kommunen)
- Bilanzierung wird vom Kreis für alle kreisangehörigen Kommunen durchgeführt
- Verkehrssektor wird nach BSKO-Standard bilanziert (Territorialprinzip)



ENTWICKLUNG DER LEITZIELE

Inhaltliche Ausrichtung (Grobkonzept) des Handlungskonzepts

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 voraus-schauend 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. Neben 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.

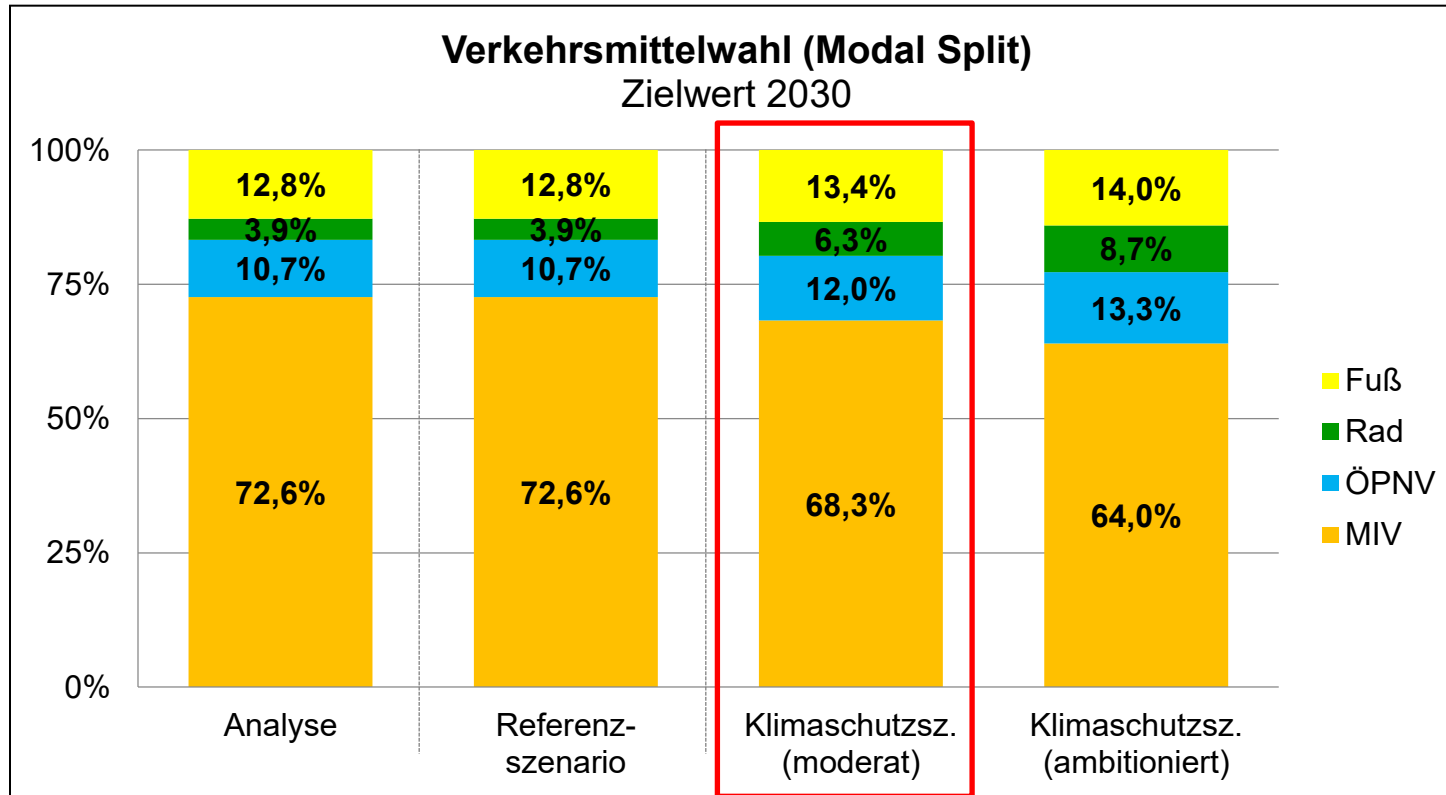
11) Umsetzung und Fortschreibung der Leitziele

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.

Wurden als relevantes Zwischenergebnis beschlossen (V 3076/2020).

ENTWICKLUNG DER LEITZIELE

Wirkungsabschätzung Modal Split



- **moderat:** vom Umweltbundesamt abgeschätzte Potenziale exponentiell auf 10 Jahre Entwicklungszeitraum heruntergebrochen (32% Umweltverbund, 68% MIV) **Wurde als Zwischenergebnis beschlossen (V 3076/2020).**
- **ambitioniert:** vom Umweltbundesamt abgeschätzte Potenziale linear auf 10 Jahre Entwicklungszeitraum heruntergebrochen (36% Umweltverbund, 64% MIV)

HANDLUNGSKONZEPT

Insgesamt 49 Maßnahmen aufgeteilt auf sieben Handlungsfelder.



Fußverkehr

9 Maßnahmensteckbriefe



Radverkehr

16 Maßnahmensteckbriefe



Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV)

6 Maßnahmensteckbriefe



Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

7 Maßnahmensteckbriefe



Wirtschaftsverkehr

3 Maßnahmensteckbriefe



Alternative Antriebe

3 Maßnahmensteckbriefe



Mobilitätsmanagement

5 Maßnahmensteckbriefe

HANDLUNGSKONZEPT

Maßnahmensteckbriefe für einen schnellen Überblick.

Fußverkehr

F1 Führung im Stadt-/Ortsteilzentrum



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 zeitnahe 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: RAS 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

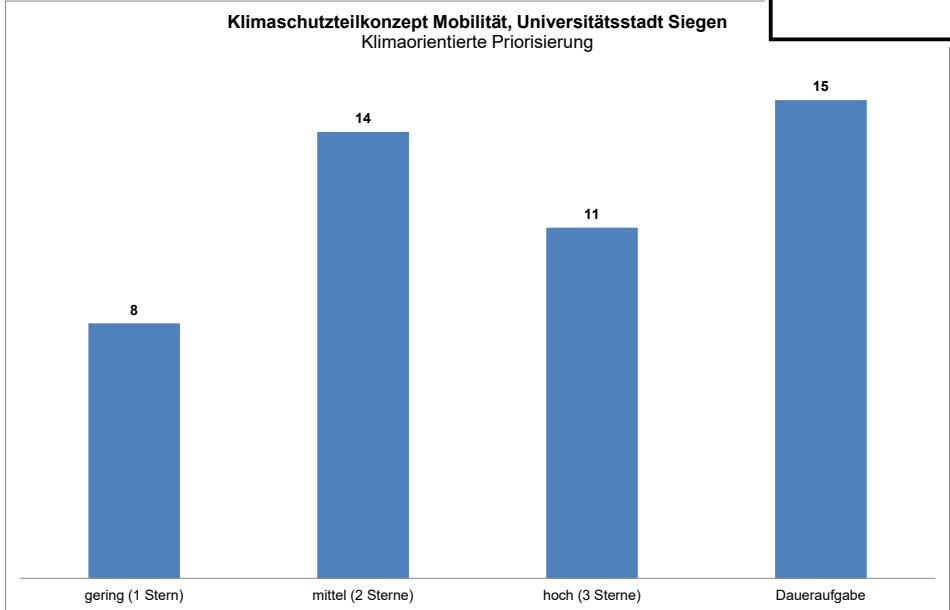
HANDLUNGSKONZEPT

Priorisierung: Neutrale „Klimaorientierte Priorisierung“ als erste Stufe

Weitestgehend regelbasiert nach

- CO₂-Minderungspotenzial
- Kosten
- Fertigstellung

Kosteneffizienz			Fertigstellung der Maßnahme (Wirkungsbeginn)		
CO ₂ -Minderungspotenzial	Kostenschätzung		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	mittel				
hoch	hoch				
hoch	gering	hoch	★★★	★★★	★★
	mittel				



Daueraufgaben wird keine klimaorientierte Priorität zugeordnet, da sie unabdingbar sind.

HANDLUKSKONZEPT

Priorisierung: Umsetzungsorientierte Priorisierung unter Berücksichtigung der Zusammenhänge und personellen/finanziellen Kapazitäten



(hoch)

Grundlagenmaßnahmen sowie laufende bzw. initiierte Maßnahmen



(mittel)

Maßnahmen, die nicht in die anderen Kategorien fallen



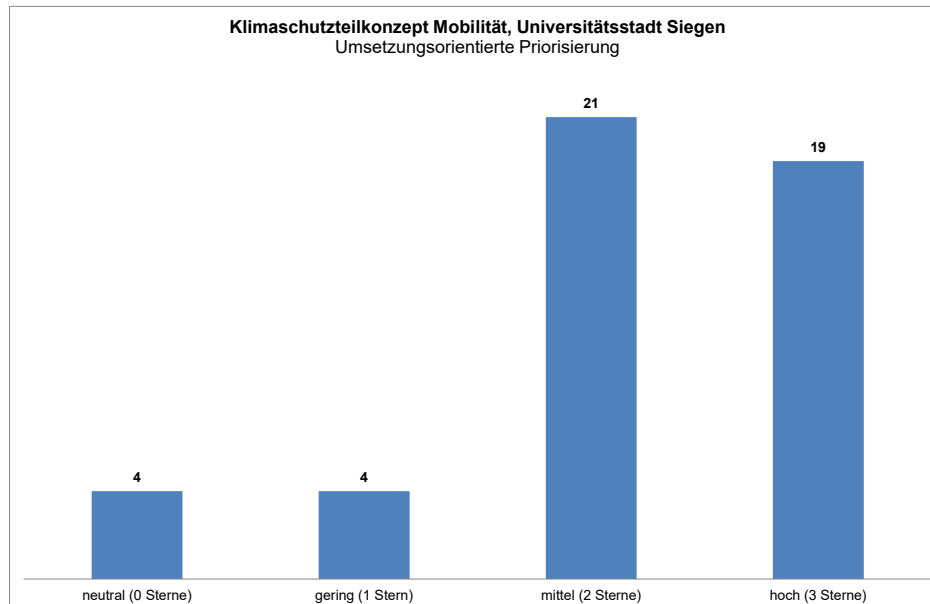
(gering)

Maßnahmen mit längerem Planungsaufwand

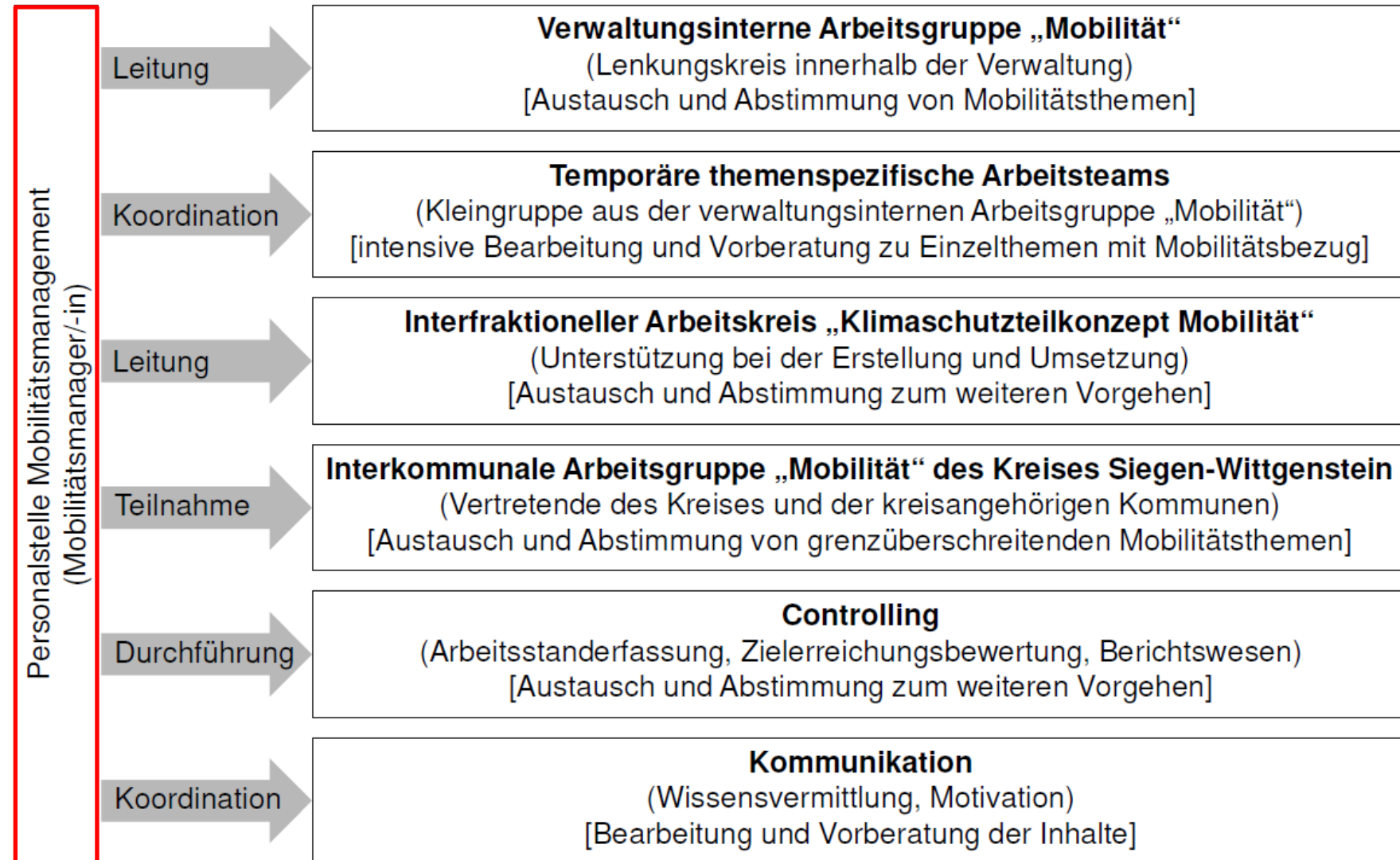


(neutral)

Maßnahmen mit externer Zuständigkeit



Organisations- und Arbeitsstruktur: Mobilitätsmanagement als Schnittstelle



Schaffung einer neuen Personalstelle → Maßnahmenempfehlung M1

CONTROLLING

Umsetzungskontrolle

- Abfrage von Projektstatus und -erfahrungen mit Hilfe eines standardisierten Kurzfragebogen

Wirkungskontrolle

- Überprüfung der ausgewählten Zielindikatoren

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)	



Mobilitätsverhalten (u. a. Modal Split): 2025 (Halbzeit), alle 5-10 Jahre

Klimabilanzierung (u. a. CO₂): alle 2 Jahre (Kreis)

Verkehrszählungen (u. a. Kfz): analog Mobilitätsbefragung bzw. nach Bedarf



KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE

Ziel: nachhaltige Verhaltensänderungen



Optimierung des Verkehrsangebots alleine reicht nicht aus!

Man muss

- das Angebot bzw. die Verbesserung des Angebots bewerben!
- die allgemeine Nutzbarkeit des Angebot fördern!
- Vorurteile bzgl. des Angebots beseitigen!
- den Nutzen des Angebots erkennen!
- Spaß vermitteln!
- ...

Quelle: Neue Wege in die Verkehrswende, Agora Verkehrswende, 2019

KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE

Sachliche Wissensvermittlung über

- Projektinhalte und -ergebnisse sowie über den Umsetzungsstand
(Wie sieht das Ergebnis aus? Wie geht es weiter? Wo stehen wir heute? ...)
- weitere verkehrsrelevante Themen
(Welche Angebote gibt es? Welche Verhaltens- und Verkehrsregeln gelten wo? ...)
- diverse Medienkanäle
(städtische Internetseite, soziale Medien, öffentliche Aktionen, Presseserien ...)

(Emotionale) Überzeugungsarbeit durch

- „berührende“ oder „humorvolle“ Botschaften
(z. B. zu den Verhaltens- und Verkehrsregeln)
- Dialogmarketing mit Schnupperangeboten
(z.B. für Neubürger)
- Wettbewerbe (z. B. begleiteter Autoverzicht, „Stadtradeln“)
- Reallabore (z. B. zum Ausprobieren, zur Visualisierung)

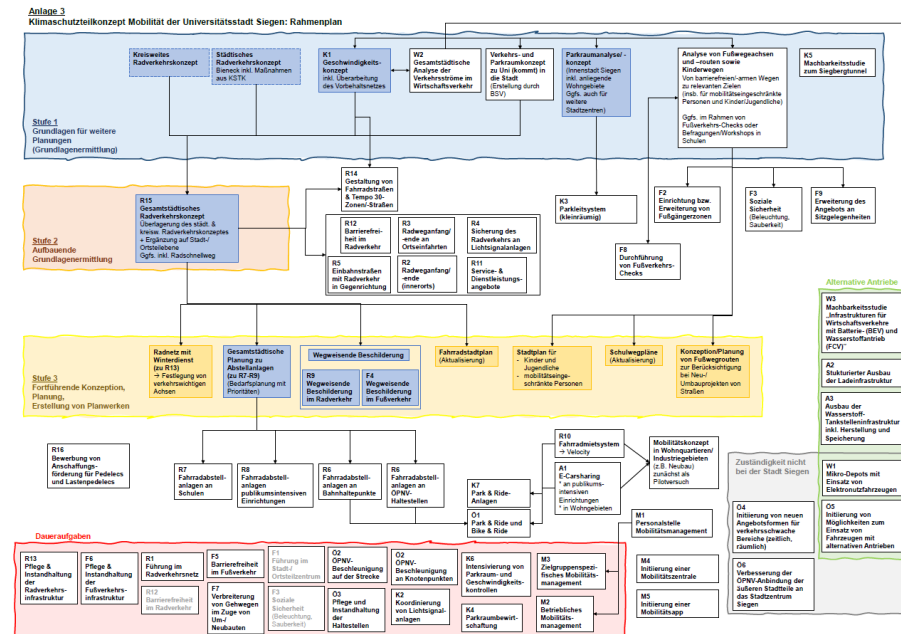


FAZIT

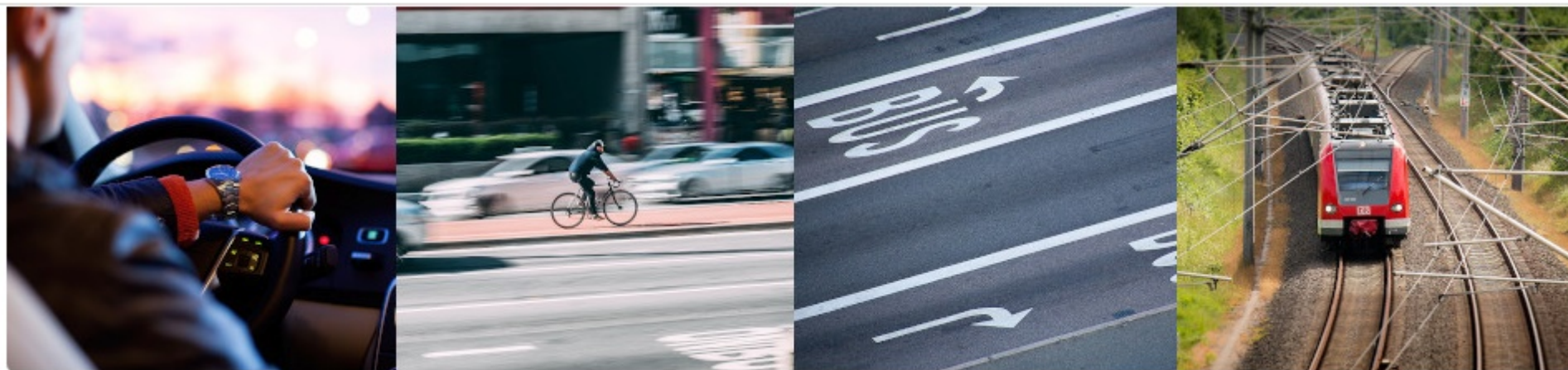
Beschlussvorschläge zur Verankerung der Konzeptergebnisse als weitere Arbeitsgrundlage

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.



Gute Darstellung der Maßnahmenzusammenhänge und Einordnung weiteren ergänzenden Verwaltungsaktivitäten!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

„Siegen. Wissen verbindet“ — Vorstellung eines Arbeitsstandes zum Masterplan

Mai 2021

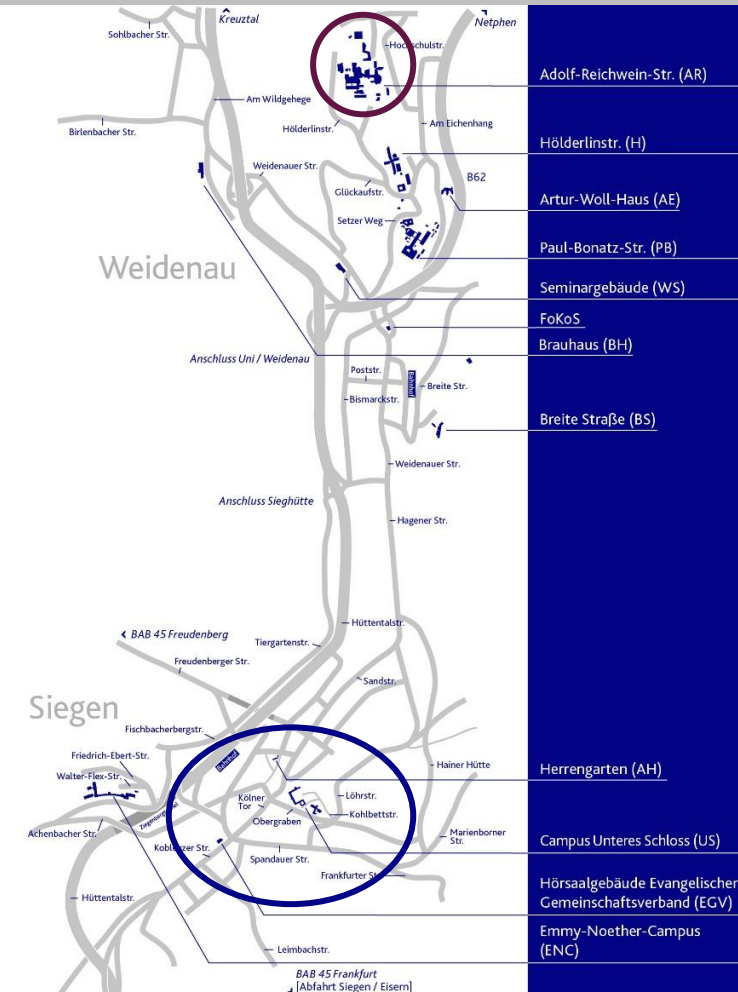
www.siegen-wissen-verbindet.de

AUSGANGSLAGE | BAULICHER MASTERPLAN

- Ausbau **Campus AR**: moderner naturwissenschaftlich-technischer Campus
- Ausbau **Campus Unteres Schloss** zum “Campus Innenstadt” für Geistes-, Kultur- und Sozialwissenschaften
- **Aufgabe** einiger Standorte insb. Hölderlinstraße und Paul-Bonatz-Straße

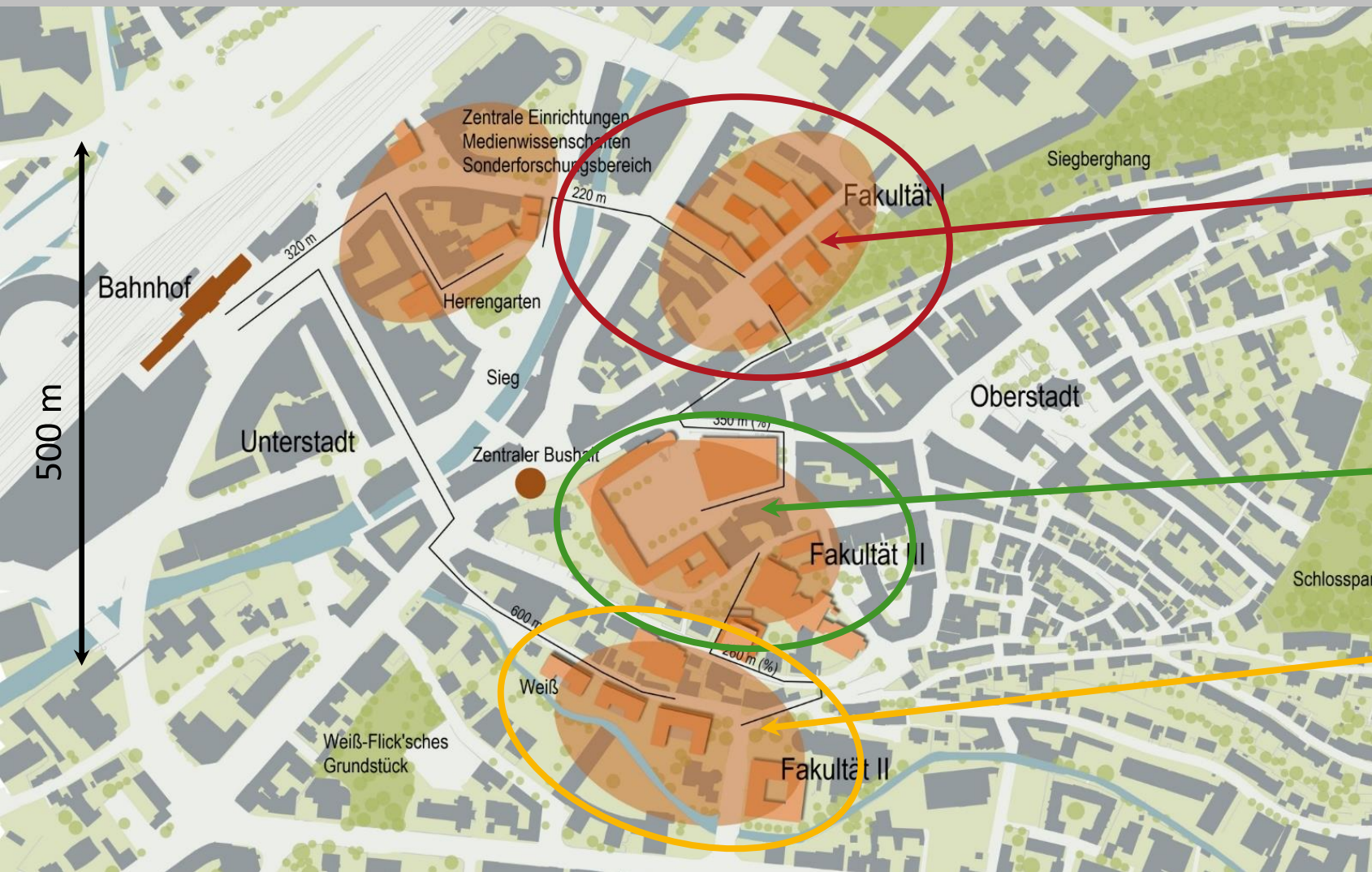


ZWEI-STANDORT-STRATEGIE



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

UNI-STANDORTE IN DER INNENSTADT



Campus Nord

Campus Unterer Schloss

Campus Süd

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

AUSGANGSLAGE | CAMPUS UNTERES SCHLOSS



Campus Unter Schloss

- Nutzung Unter Schloss seit 2016 durch Fakultät III
- 2020 Fertigstellung Hörsaalzentrum und Mensa

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

AUSGANGSLAGE | CAMPUS UNTERES SCHLOSS



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

AUSGANGSLAGE | CAMPUS UNTERES SCHLOSS



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Nord

Campus Nord



Campus Nord

Fakultät I Philosophische Fakultät

- Hörsaalzentrum
- Bibliothek
- Studierenden-Service-Center

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Nord | Wettbewerb Gestaltungsplan



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

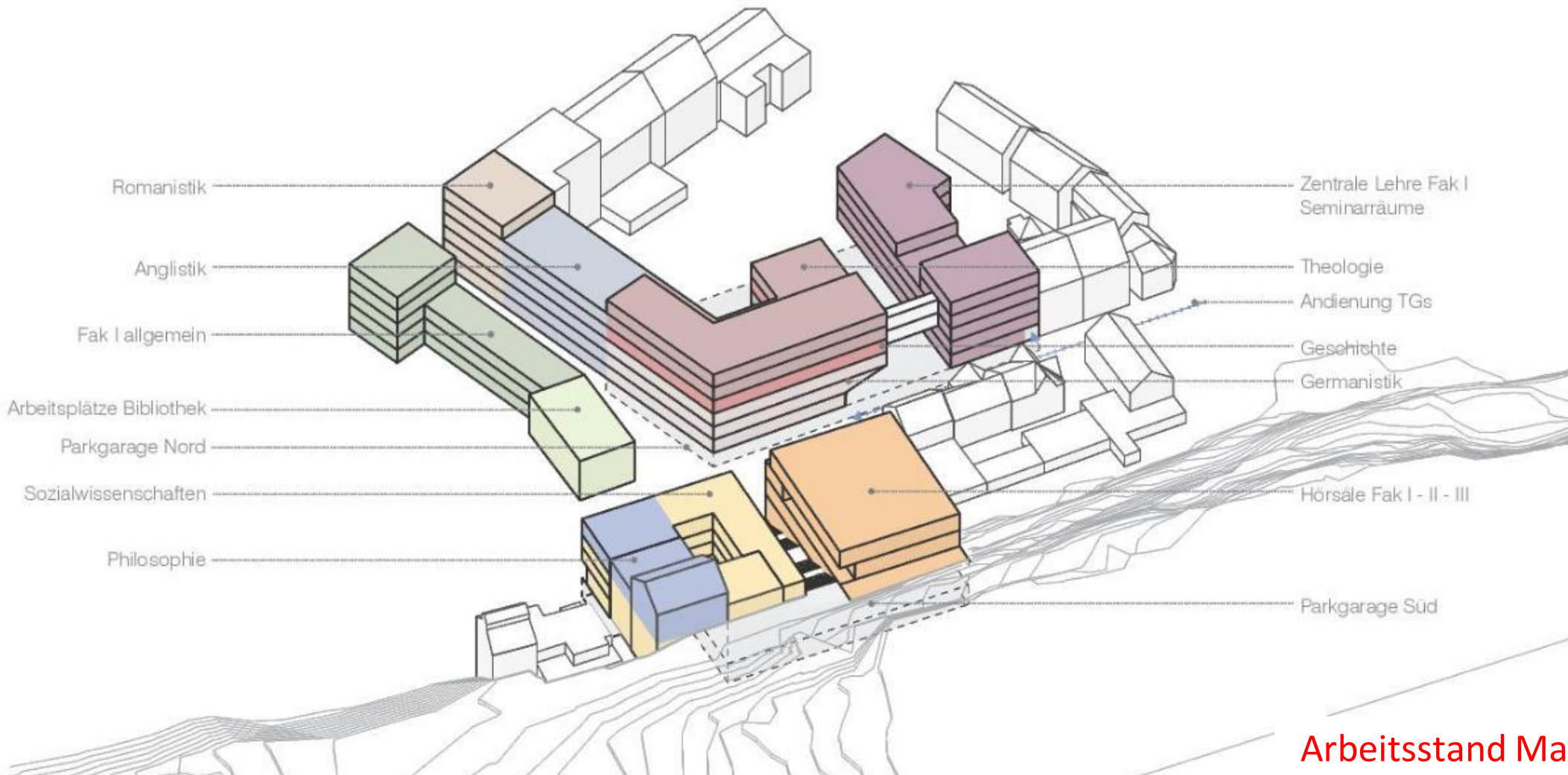
Campus Nord | Masterplan Gestaltungsplan



- Bisher:
Hinterhofatmosphäre und untergenutzte Grundstücke
- Zukünftig:
Offenere Bebauung mit an die Topografie angepasste Höhenentwicklung
- Anger und Innenhöfe schaffen Aufenthaltsqualität
- Aufgelockert durch Grünflächen
- Eingeschränkter KFZ-Verkehr
- Platz für Fußgänger und Fahrräder
- Überwindung der Höhenbarrieren durch Treppe und Aufzug zum Sieberg

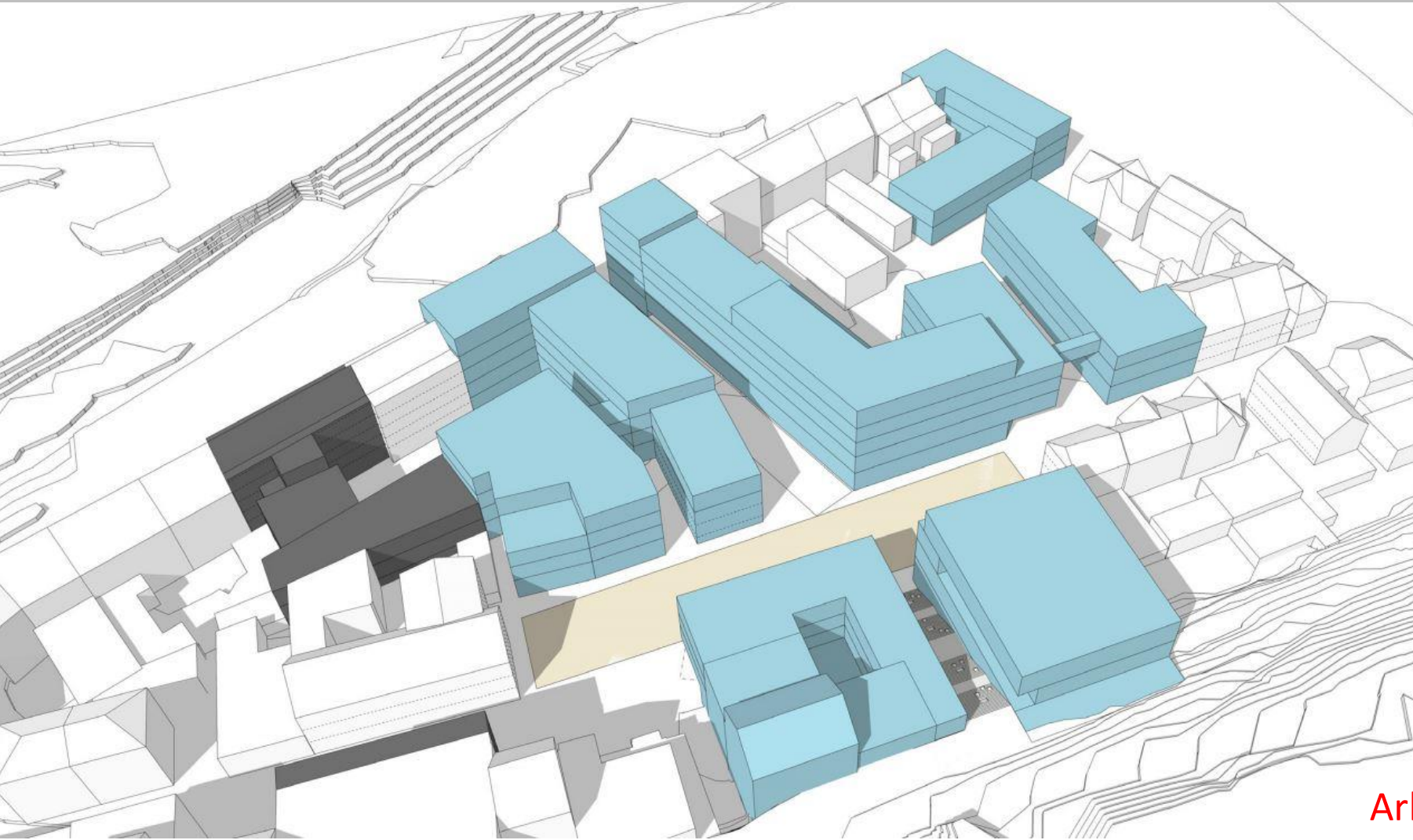
Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Nord | Wettbewerb Massenmodell



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Nord | Masterplan Massenmodell



- Betonung des zentralen Angerbereichs durch höhere Baukörperentwicklung
- Einpassung in umgebende Strukturen, dennoch eigenständiges Erscheinungsbild
- Baukörper bilden Raumkanten und ermöglichen halböffentliche Blockinnenbereiche

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Nord | Ist-Situation



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Nord | Impression



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Süd

Campus Süd



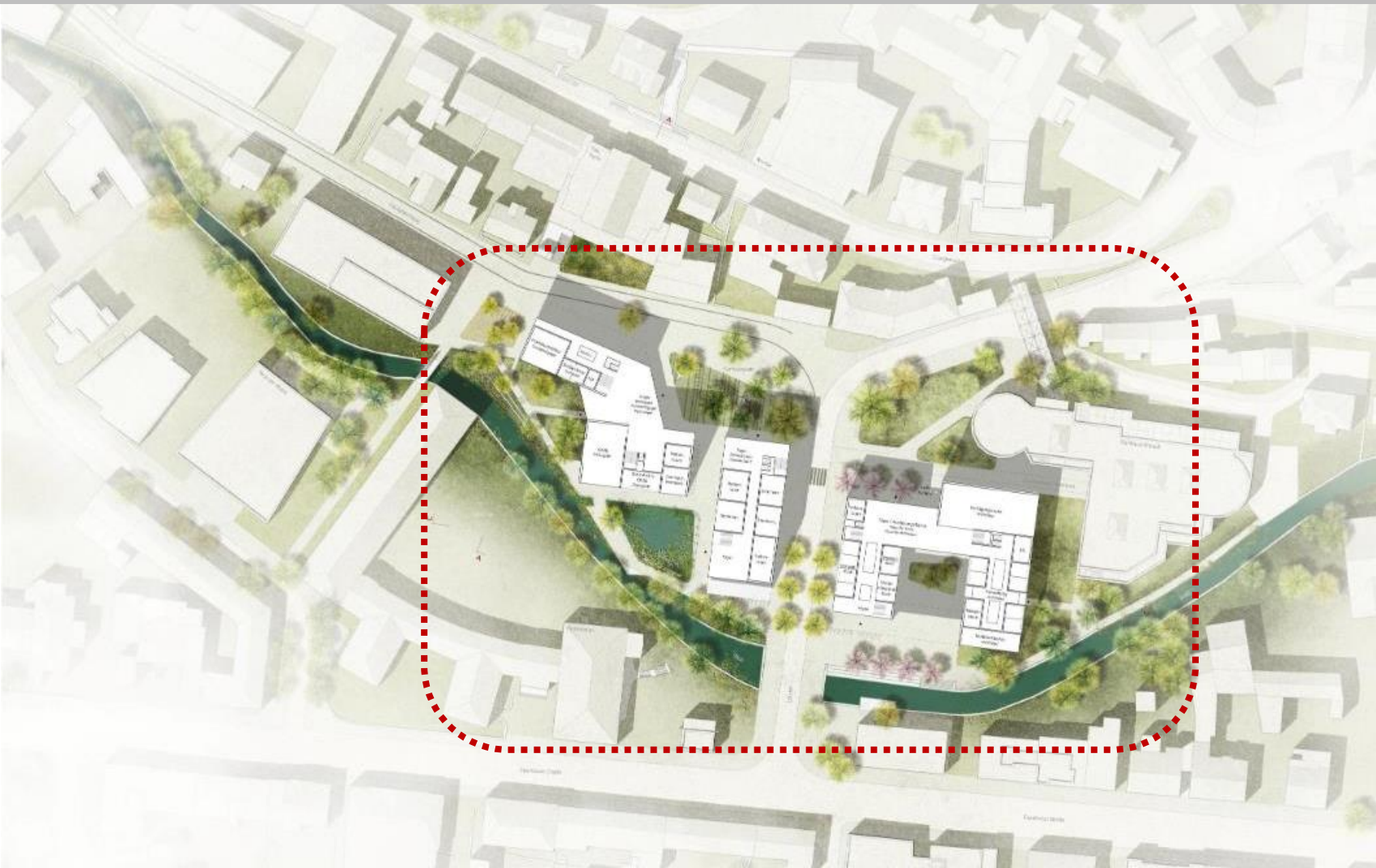
Campus Süd

Fakultät II
Bildung - Architektur – Künste

- Seminare
- Campus Unteres Schloss GmbH

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Süd | Wettbewerb Gestaltungsplan



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

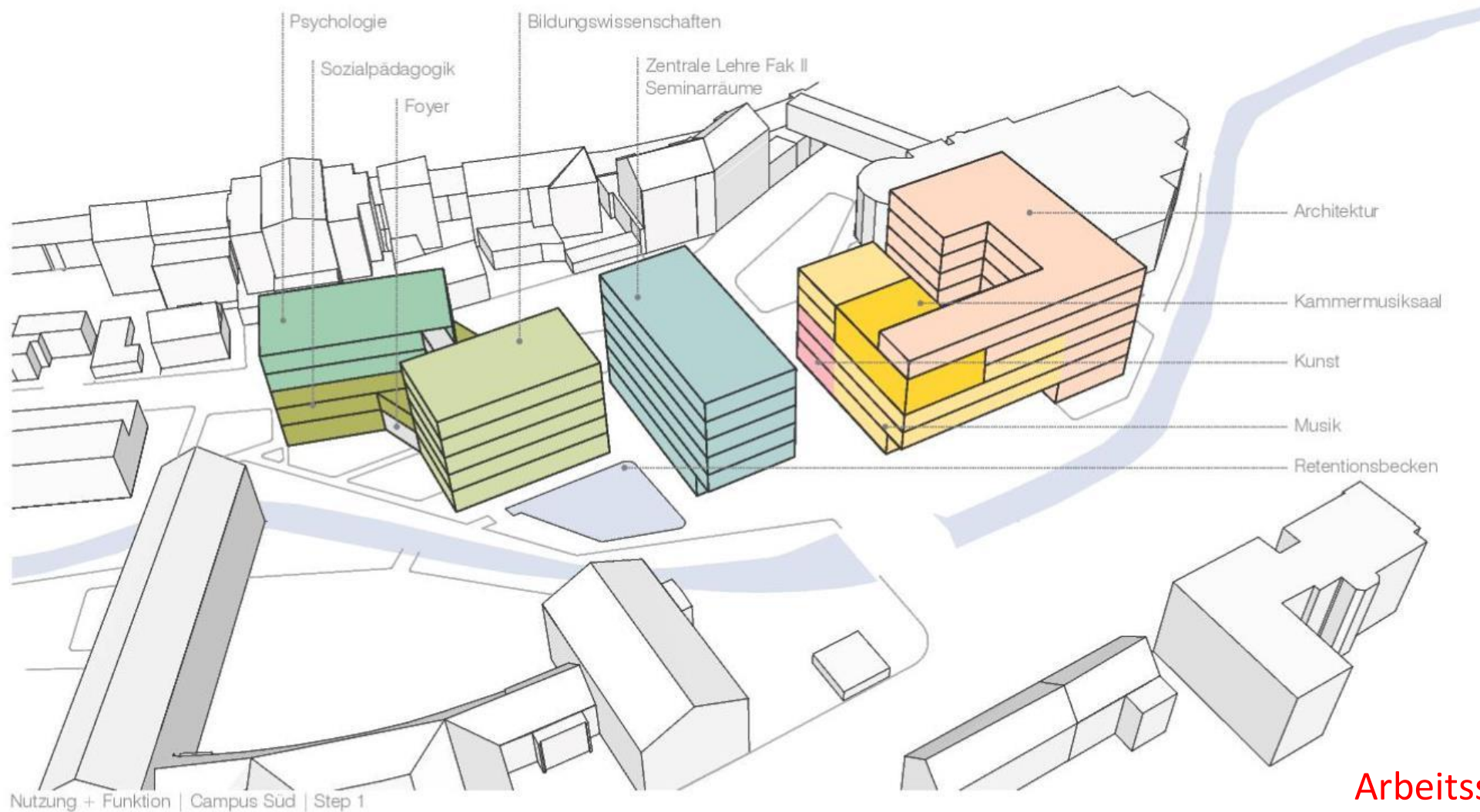
Campus Süd | Masterplan Gestaltungsplan



- Bisher:
heterogene Baustruktur ohne Bezug zum Gewässer
- Zukünftig:
- Qualitative Aufwertung des Häutebachwegs und des Löhrtors
- Schaffung von Fußweg - Verbindungen in die Oberstadt (z.T. barrierefrei)
- Freilegung der Weiß und Schaffung von Uferflächen als Retentionsflächen und Erholungs - und Verbindungsraum mit Grünstrukturen

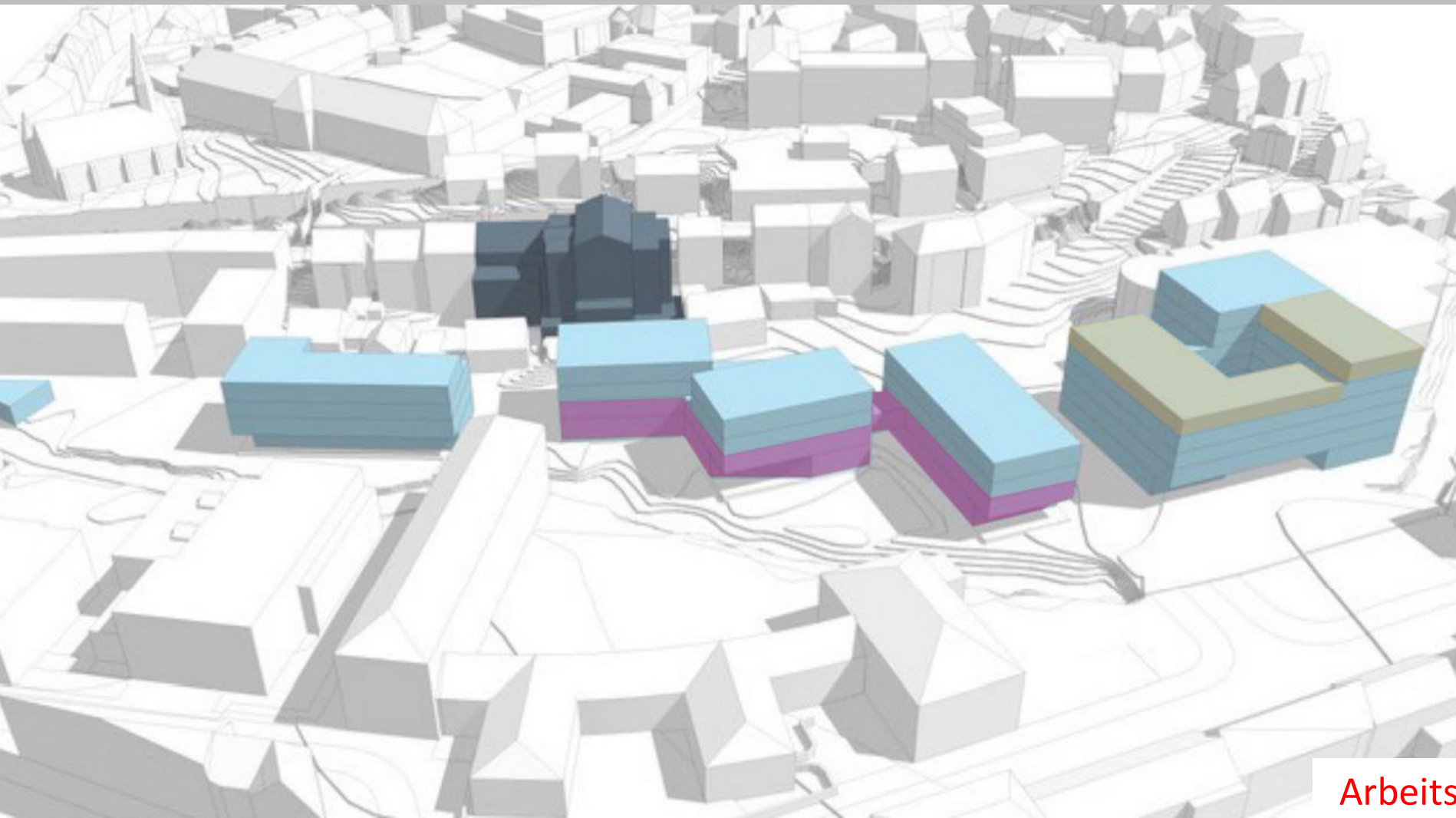
Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Süd | Wettbewerb Massenmodell



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Süd | Masterplan Massenmodell



- Einpassung in den städtischen Kontext (Höhenentwicklung)
- Betonung der „Löhrtorsituation“
- Raumbildung entlang des Häutebachwegs und der Weiß in Bezug auf die angrenzenden öffentlichen Flächen
- Rücksprünge ermöglichen die Verzahnung zwischen Gebäude und Freiraum

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Süd | Freiraumentwurf



- Erhalt oder Neupflanzung prägender Baumstrukturen
- Gewässerplanung ermöglicht die Schaffung von unterschiedlich gestalteten öffentlichen Räumen entlang der Weiß – blaue und grüne Infrastruktur

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Süd | Ist-Situation



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

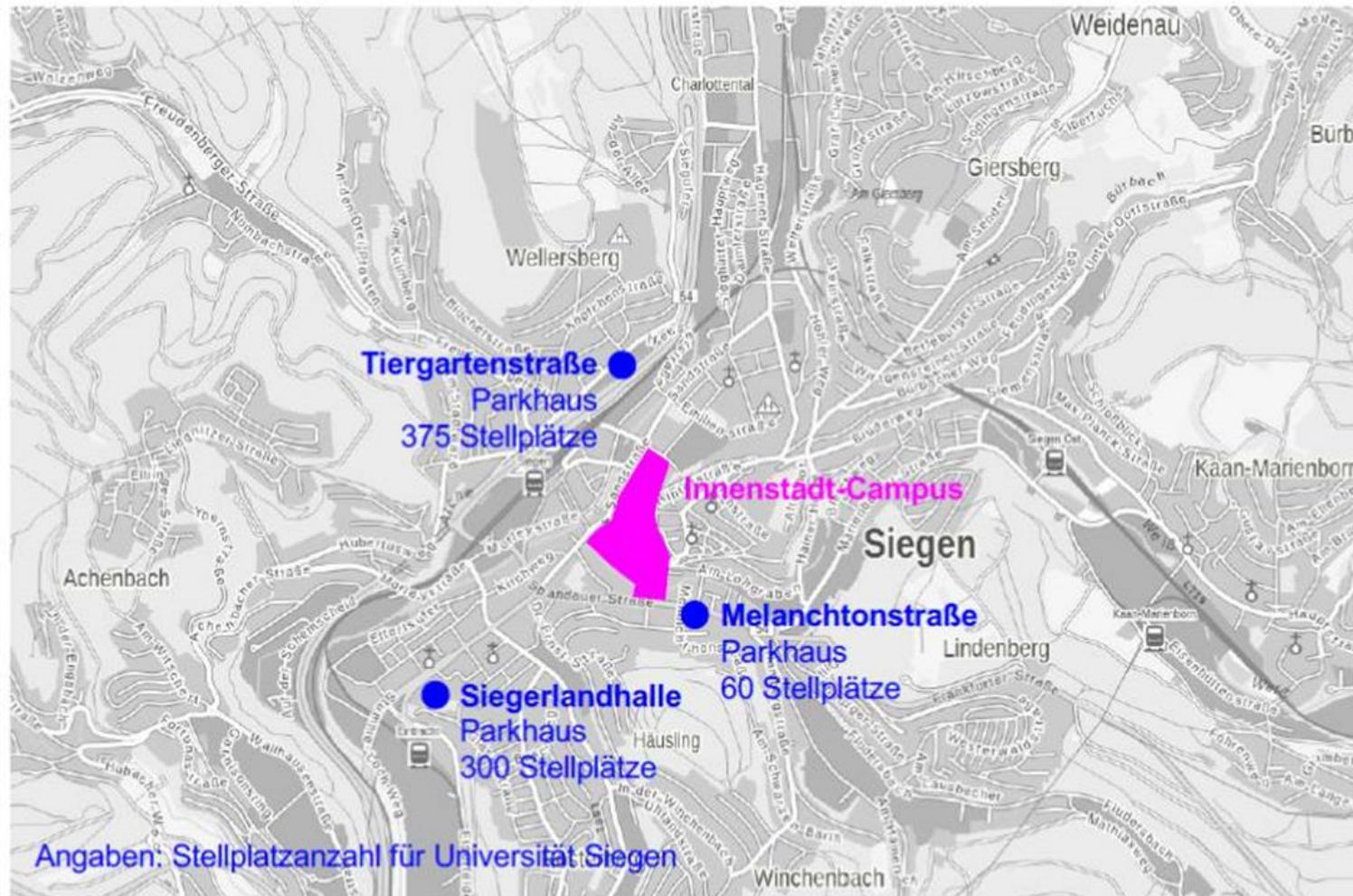
Campus Süd | Impression



Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Verkehr | Parkraumkonzept Innenstadt

Dezentrale Pkw-Parkieranlagen



- Ca. 900 Pkw-Stellplätze
(200 vor Ort, 700 dezentral)
- Ca. 1350 Fahrrad-Stellplätze
(50% Garagen, 50% Bügel)

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Nord | IV-Erschließung/ Parkierung



- Zwei Tiefgaragen unter den Neubauten der Uni und des südlich angrenzenden Investors
- TG 1 (Nord): rund 150 Stellplätze
- TG 2 (Süd): rund 50 Stellplätze
- Einzelne Behinderten- und Anwohnerstellplätze (13 Stück) in südlicher Friedrichstraße
- Überfahrt Anger nur zur Ver- und Entsorgung und als Rettungszufahrt
- Anlieferung über Anger zu festen Zeiten
- Paketdienste etc. wenden an nördlichem und südlichem Ende

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Nord | Durchwegung und Radverkehr



- Fußläufige Verbindungen zu den umgebenden städtischen Quartieren
- Direkte Verbindung über neue Treppe zwischen Sieg/Bahnhof und Siegberg/Unteres Schloss
- Barrierefreie Überwindung des Höhensprungs durch öffentlichen Aufzug im neuen Hörsaalzentrum
- Radverbindungen ergänzen städtisches Bestandsnetz um attraktive Wege und Infrastrukturen
- Dezentralen Radbügel, große Fahrrad/ E-Scooter-Garage unter Hörsaalzentrum

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Süd | IV-Erschließung und Parkierung



- Häutebachweg als Fahrradstraße
- Baumtor als Betonung der Einfahrtssituation ins Löhrtor , fungiert damit als Querungshilfe und zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Nutzung Altstadt -Parkhaus

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

Campus Süd | Durchwegung und Radverkehr



- Fußläufige Verbindungen zu den umgebenden städtischen Quartieren
- Radverbindungen ergänzen städtisches Bestandsnetz um attraktive Wege und Infrastrukturen
- Neue Wegeverbindungen entlang der grünen und blauen Infrastruktur

Arbeitsstand Masterplan - Mai 2021

10.06.2021	Beteiligungsveranstaltung
Juni 2021	Abschluss Masterplan und Gestaltungshandbuch
Mai 2022	Satzungsbeschluss Bebauungspläne
Ab 2022	Umsetzung des Investorenmodells
Ab 2024	Baubeginn