

Bekanntmachung der Universitätsstadt Siegen

Die 13. Sitzung des Verkehrsausschusses findet am

Dienstag, 06.06.2023, 17:00 Uhr,

im Rathaus Geisweid, Lindenplatz 7, 57078 Siegen, Großer Sitzungssaal, statt.

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 25.04.2023
2. Fragestunde
- 2.1 Fahrradweg unter der HTS
 - Anfrage der Volt-Fraktion
- zu 2.1 Fahrradweg unter der HTS
 - Anfrage der Volt-Fraktion
3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung
- 3.1 Lärmschutz / E-Roller
 - Antrag der Volt-Fraktion
4. Brückenneubau Hufeisenbrücke über den HBF Siegen - Variantenuntersuchung
5. Einrichtung von Umweltpuren auf dem Straßenzug Weidenauer Straße - Hagener Straße - Sandstraße
6. Schranken Holzseifen / Am Wurmberg
7. Zusammenkunft der Arbeitskommission am 16.05.2023

B. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 25.04.2023
2. **Verschiedenes**
3. **Mitteilungen an die Presse**

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

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

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
Stv Bialowons-Sting, Eva-Marie
Stv Christian, Thomas
Stv Englert, Franz
Stv Heilmann, Martin
AM Jagielski, Olaf
AM Korczak, Dominik
AM Müller, Manfred
AM Neumann, Thomas
AM Römer, Guntram
Stv Schneider, Silke
Stv Six, Annette
Stv Steffe, Roland
Stv Stinner, Jürgen
AM Vogt, Christian
AM Waidmann, Maik

- als Vorsitzender
vertritt Köckritz, Thomas

vertritt Jung, Angela

vertritt Kamieth, Jens - bis 17.48 Uhr

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 Umweltspuren 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 Umweltspur 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

A N F R A G E

gemäß § 8 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen
und seine Ausschüsse

Anfragesteller/in	Volt- Fraktion
Eingang	25.04.2023
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

06.06.2023

Betreff:

Fahrradweg unter der HTS
- Anfrage der Volt-Fraktion

Rathaus Siegen
Herrn Bürgermeister Steffen Mues
Herrn Klaus Eckhardt, Vorsitzender Verkehrsausschuss
Markt 2

57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
25. April 2023	
GB 4	PR
Abt. 411	INSTITUTE

Ø 262
Ø 641
Siegen, 18. April 2023

Anfrage gemäß §8 der Geschäftsordnung des Rates der Universitätsstadt Siegen zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 06.06.2023

Betreff: Fahrradweg unter der HTS

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrter Herr Eckhardt,

aufgrund der Erfahrungen aus den vergangenen Jahren und einer Vielzahl von Rückmeldungen aus der Bürgerschaft, bitten wir folgenden Antrag auf die Tagesordnung der oben genannten Sitzung zu setzen.

Anfrage:

Die Verwaltung informiert den Verkehrsausschuss in einer Sitzung im 3. Quartal 2023 über den Radweg unterhalb der HTS und gibt dabei im Besonderen Auskunft über...

- Inwiefern trägt die Stadt Siegen mit der Beleuchtung des Radweges dazu bei (insbesondere in den Wintermonaten), dass der Radweg kein Angstraum (mehr) ist?
- In welchem Zustand ist der Radweg (insbesondere zwischen Siegufer und Heeserstr.)? Wann werden notwendige Sanierungen durchgeführt?
- Wie sehen die aktuellen Planungen hinsichtlich der Schneeräumung des Radweges im Winter aus?
- Wie sehen die aktuellen Planungen hinsichtlich der Beschneidung der Pflanzen durch das Grünflächenamt im Sommer (insbesondere zwischen Heeserstr. und Hindenburgstr.) aus?
- Existiert auf dem Radweg eine besondere Berücksichtigung von Radfahrern bei der Ampelschaltung?

Mit freundlichen Grüßen

J. Krüger

Jannik Krüger
sachkundiger Bürger

S. Witty

Samuel Wittenburg
Fraktionsvorsitzender

A N F R A G E

gemäß § 8 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen
und seine Ausschüsse

Anfragesteller/in	Volt- Fraktion
Eingang	25.04.2023
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

06.06.2023

Betreff:

**Fahrradweg unter der HTS
- Anfrage der Volt-Fraktion**

**Inwiefern trägt die Stadt Siegen mit der Beleuchtung des Radweges dazu bei
(insbesondere in den Wintermonaten), dass der Radweg kein Angstraum (mehr) ist?**

Im Abschnitt Franzstraße bis Sieghütte ist die Beleuchtung des Radweges unter der HTS in 2022 verdichtet worden.

Im Abschnitt Siegufer bis Heeserstraße wird die Beleuchtung im Zuge der Kanalbaumaßnahme, mit der der Radweg ausgebaut werden soll, erneuert.

Im Abschnitt Heeserstraße bis Bahnhof Siegen wurde die Beleuchtung in 2022 erneuert.

Im Abschnitt Kreisparkplatz / Diemstraße bis Brücke Achenbacher Straße ist die Beleuchtung ebenfalls in 2022 erneuert worden.

In welchem Zustand ist der Radweg (insbesondere zwischen Siegufer und Heeserstr.)? Wann werden notwendige Sanierungen durchgeführt?

Der Neubau und einhergehend die Verbreiterung des Abschnittes Siegufer bis Heeserstraße erfolgt im Rahmen der Kanalbaumaßnahme des ESI. Die Planungen und Ausschreibungen

sind vorbereitet. Eine Umsetzung kann erfolgen sobald die wasserrechtliche Genehmigung vorliegt.

Nach Mitteilung der Genehmigungsbehörde soll die Genehmigung in den nächsten 4 Wochen erteilt werden.

Wie sehen die aktuellen Planungen hinsichtlich der Schneeräumung des Radweges im Winter aus?

Der Radweg unter der HTS ist in den Räumplänen der Stadtreinigung enthalten und wird bei Bedarf geräumt und gestreut.

Vor Räumung der Radwege werden die Fahrbahnen für den Kraftfahrzeugverkehr und die Gehwege für den Fußgängerverkehr geräumt und gestreut.

Wie sehen die aktuellen Planungen hinsichtlich der Beschneidung der Pflanzen durch das Grünflächenamt im Sommer (insbesondere zwischen Heeserstr. und Hindenburgstr.) aus?

Der Grünschnitt in dem Abschnitt erfolgt HTS-seitig aufgrund einer Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW durch die Grünflächenabteilung. Der Rückschnitt erfolgt in der Regel im Juni eines Jahres, nach der ersten Wuchsperiode.

Bahn-seitig liegt die Zuständigkeit bei der Deutschen Bahn. Diese wird regelmäßig auf den erforderlichen Rückschnitt hingewiesen. Bei zu starkem Bewuchs erfolgt ein Rückschnitt durch die Grünflächenabteilung nur des Bewuchses der durch den Zaun wächst.

Existiert auf dem Radweg eine besondere Berücksichtigung von Radfahrern bei der Ampelschaltung?

Die Querung des Radweges über die Heeserstraße ist, sofern kein KFZ Grün an der Lichtsignalanlage anfordert, für den Radverkehr auf Dauergrün geschaltet.

Bei der Querung des Radweges über die Geisweider Straße beispielsweise geht das aufgrund der Verkehrsbelastung, vor allem unter Berücksichtigung der HTS Abfahrt Geisweid, nicht.

Rathaus Siegen
Herrn Bürgermeister Steffen Mues
Herrn Klaus Eckhardt, Vorsitzender Verkehrsausschuss
Markt 2

57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
25. April 2023	
GB 4	PR
Abt. 411	INSTITUTE

Ø 262
Ø 641
Siegen, 18. April 2023

Anfrage gemäß §8 der Geschäftsordnung des Rates der Universitätsstadt Siegen zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 06.06.2023

Betreff: Fahrradweg unter der HTS

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrter Herr Eckhardt,

aufgrund der Erfahrungen aus den vergangenen Jahren und einer Vielzahl von Rückmeldungen aus der Bürgerschaft, bitten wir folgenden Antrag auf die Tagesordnung der oben genannten Sitzung zu setzen.

Anfrage:

Die Verwaltung informiert den Verkehrsausschuss in einer Sitzung im 3. Quartal 2023 über den Radweg unterhalb der HTS und gibt dabei im Besonderen Auskunft über...

- Inwiefern trägt die Stadt Siegen mit der Beleuchtung des Radweges dazu bei (insbesondere in den Wintermonaten), dass der Radweg kein Angstraum (mehr) ist?
- In welchem Zustand ist der Radweg (insbesondere zwischen Siegufer und Heeserstr.)? Wann werden notwendige Sanierungen durchgeführt?
- Wie sehen die aktuellen Planungen hinsichtlich der Schneeräumung des Radweges im Winter aus?
- Wie sehen die aktuellen Planungen hinsichtlich der Beschneidung der Pflanzen durch das Grünflächenamt im Sommer (insbesondere zwischen Heeserstr. und Hindenburgstr.) aus?
- Existiert auf dem Radweg eine besondere Berücksichtigung von Radfahrern bei der Ampelschaltung?

Mit freundlichen Grüßen

J. Krüger

Jannik Krüger
sachkundiger Bürger

S. Witty

Samuel Wittenburg
Fraktionsvorsitzender

A N T R A G

gemäß § 9 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen
und seine Ausschüsse

Antragsteller/in	Volt- Fraktion
Eingang	25.04.2023
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

06.06.2023

Betreff:

Lärmschutz / E-Roller
- Antrag der Volt-Fraktion

Rathaus Siegen
Herrn Bürgermeister Steffen Mues
Herrn Klaus Eckhardt, Vorsitzender Verkehrsausschuss
Markt 2

57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
25. April 2023	
GB	PR
Abt.	INSTITUTE

Siegen, 18. April 2023

Antrag gemäß §9 der Geschäftsordnung des Rates der Universitätsstadt Siegen zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 6.6.2023

Betreff: Lärmschutz / E-Roller

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrter Herr Eckhardt,

vor dem Hintergrund der sich stetig verändernden Mobilität, bitten wir folgenden Antrag auf die Tagesordnung der oben genannten Sitzung zu setzen.

Beschlussvorschlag:

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

Begründung:

Elektrofahrzeuge machen keinen Lärm und können somit von der oben dargestellten Regelung ausgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Jannik Krüger
sachkundiger Bürger



Samuel Wittenburg
Fraktionsvorsitzender

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßenneubau
Bearbeitet von: Herrn Griese

Siegen, 13.04.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Bauausschuss	24.05.2023
Verkehrsausschuss	06.06.2023
Haupt- und Finanzausschuss	07.06.2023
Rat	21.06.2023

Kurzbezeichnung:

Brückenneubau Hufeisenbrücke über den HBF Siegen - Variantenuntersuchung

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).

Sachverhalt / Begründung:

0. Ausgangspunkt

Der Rat der Universitätsstadt Siegen hat in seiner Sitzung am 22.12.2021 folgenden Beschluss gefasst:

1. Neubau der Hufeisenbrücke gemäß Variante 1a mit Nutzung durch ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer
2. Entwicklung von Ausführungsvarianten im Rahmen der Vertiefung der bestehenden Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung der beengten Verhältnisse mit Darstellung etwaiger Zuschussmöglichkeiten
3. Beratung der Ausführungsvarianten zur Festlegung einer Vorzugsvariante im Frühjahr 2022

Der Sachverhalt und die Begründung für diesen Beschluss sind in der Vorlage VL 506/2021 ausführlich erläutert. Da der ZOB und der Busbereitstellungsplatz eine betriebliche Einheit

bilden, hat die Hufeisenbrücke für den ÖPNV sowohl aus betrieblicher als auch aus finanzieller Sicht eine herausragende Bedeutung. Daher hat sich der Rat der Universitätsstadt Siegen gegen eine Rad- und Fußwegbrücke als Ersatz für die Hufeisenbrücke entschieden, auch wenn die höheren Baukosten einer Brücke gemäß Variante 1 a mit Nutzung durch ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer den Haushalt der Stadt Siegen mehr belasten.

1. Änderung der Randbedingungen

1.1 Kostenentwicklung

Grundlage für die Kostenschätzungen der in der Vorlage VL 506-2021 dargestellten diversen Varianten war das Baupreisniveau aus dem Jahr 2020 zum Zeitpunkt der Erstellung des ersten Teils der Machbarkeitsstudie für den Neubau der Hufeisenbrücke. Seit diesem Zeitpunkt sind die Baupreise erheblich gestiegen, ausweislich des Preisindex des Statistischen Bundesamtes um rund 17%. Verantwortlich hierfür waren zum einen die Lieferkettenprobleme seit dem Beginn der Corona-Pandemie sowie die Energiepreiserhöhungen im Zuge des Krieges in der Ukraine. Da der mögliche Baubeginn der Hufeisenbrücke frühestens in 2027 sein wird und nicht absehbar ist, dass sich die Baupreisentwicklung in der Zukunft grundlegend ändern wird, wurden die Kostenschätzungen bis 2027 fortgeschrieben. Dies führt dazu, dass sich die Kosten für die in der Vorlage VL 506-2021 dargestellte Varianten in 2027 ca. 60% höher sein werden als in der Vorlage VL 506-2021 dargestellt. Die Kosten für die beschlossene Variante 1a erhöhen sich daher von 21,6 Mio. EUR auf 34,6 Mio. EUR und die Kosten einer Rad- und Fußwegbrücke würden sich von 9,4 Mio. EUR auf 15,0 Mio. EUR erhöhen. Dieses erhöhte Baupreisniveau ist auch die Grundlage für die Kostenschätzungen der unter Punkt 2 dieser Vorlage dargestellten Ausführungsvarianten.

1.2 Nutzung des Busbereitstellungsplatzes

Nach Auskunft des ZWS nutzen derzeit täglich 950 Busse die Hufeisenbrücke, davon 532 für Betriebsfahrten zwischen ZOB und Busbereitstellungsplatz und 418 für Linienfahrten. Diese Anzahl gilt jedoch nur für Busse mit Dieselantrieb. Die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein haben jedoch beschlossen, die Busflotte bis 2033 auf alternative Antriebsarten (Wasserstoffzelle oder Batterie) umzustellen. Wie bereits der Presse zu entnehmen war, hat der Landesbetrieb Straßen NRW die Nutzung des Busbereitstellungsplatzes durch Busse mit alternativen Antriebsarten untersagt. Als Ersatz der derzeitigen 39 Plätze auf dem Busbereitstellungsplatz sind bis zu 10 Busbereitstellungsplätze auf einem Betriebsgelände der Verkehrsbetriebe (VWS) an der Numbachstraße und auf einer weiteren in Aussicht gestellten Fläche, die ggf. vom Aufgabenträger erworben werden könnte, möglich. In Abhängigkeit von der zukünftigen Antriebsart der Busse (Wasserstoffbrennstoffzelle oder Batterie) rechnet der ZWS zukünftig mit rund 40 Betriebsfahrten und 350 Linienfahrten pro Tag. Diese Zahlen sind jedoch zurzeit nur bedingt belastbar, da sich der neue Nahverkehrsplan noch in einem relativ frühen Entwurfsstadium befindet.

Folglich wird durch die Möglichkeit der Umstrukturierung der Linienwege im neuen Nahverkehrsplan die Anzahl der Betriebsfahrten zwischen ZOB und Busbereitstellungsplatz (BBP) auf weniger als 10 % der heutigen Betriebsfahrten sinken. Dadurch wird die Bedeutung der Betriebseinheit von ZOB und BBP deutlich geringer werden.

2. Entwicklung und Wertung von Ausführungsvarianten aus verkehrlicher Sicht

Wie bereits in der Vorlage VL 506-2021 dargestellt, liegt das größte Problem bei einem Neubau der Hufeisenbrücke in den räumlich sehr beengten Verhältnissen, die sich schon im Bestand darstellen. Diese werden bei einem Neubau noch durch Vorgaben der DB AG verschärft, die zukünftig einen regelkonformen Abstand der Rampe der Hufeisenbrücke zum Gleis fordert. Bis auf Variante 1 müssen sich daher alle dargestellten Varianten an dem zur Verfügung stehenden Platz orientieren, sodass alle diese Varianten sowohl für den ÖPNV als auch für den Rad- und Fußverkehr zu unterschiedlichen Abstrichen gegenüber der Variante 1 führen. Alle Varianten werden nachfolgend dargestellt und anschließend bewertet.

2.1 Variante 1 - Optimalvariante mit Abriss Hindenburgstraße 1, 3, 5, 7 (Anlage 1)

Diese Lösung nimmt keine Rücksicht auf die an die bestehende Hufeisenbrücke angrenzende Bebauung. Wie dem Lageplan dieser Variante entnommen werden kann, wird der ÖPNV auf der Fahrbahn geführt und der Radverkehr auf einem erhöhten Radverkehrsstreifen. Für Fußgänger ist ein baulich vom Radverkehr getrennter Fußweg geplant, der sowohl die Brücke über die HTS, als auch den Abgang zur Hauptpost anbindet und eine durchgängige Fußverbindung vom Busbreitstellungsplatz bis zum ZOB schafft.

Vorteile:

Die Variante berücksichtigt die Bedarfe aller Verkehrsträger ohne Einschränkungen.

Nachteile:

- Diese Variante erfordert den Abriss der bestehenden Bebauung zwischen Hansa-Haus und dem Gebäude der DAA (Hindenburgstraße 1, 3, 5, 7). Die Grunderwerbskosten hierfür betrugen in 2022 mindestens 12,1 Mio. €.
- Es wird allerdings davon ausgegangen, dass ein freihändiger Erwerb der Gebäude nicht möglich ist.
- Sollte ein freihändiger Erwerb der Gebäude nicht möglich sein, wird zur Umsetzung dieser Variante ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ggf. in Verbindung mit einem Enteignungsverfahren. Durch den absehbar langen Zeitraum für ein Planfeststellungsverfahren kann einen Neubau bis 2028 nicht gewährleistet werden.

Kosten: Die Kosten dieser Variante betragen 48,3 Mio. EUR.

Fazit:

Die Nachteile dieser Variante sind so groß, dass diese nicht weiterverfolgt werden sollte.

2.2 Variante 2 a - beidseitiger Radweg zu Lasten der Breite der Straße (Anlage 2)

Ausgangspunkt der Überlegungen für diese Variante ist die Gestaltung der Hufeisenbrücke im Bestand. Diese hat im Bestand zwei Gehwege mit einer Breite von je 2,00 m und eine Fahrbahn mit einer Gesamtbreite von 7,50 m. Durch die beengten Verhältnisse ist eine Kurvenaufweitung im Bereich des Hansa-Hauses für die Begegnung Bus/Bus in diesem Bereich nicht möglich. Der Begegnungsfall Bus-Bus wird in dem Konfliktbereich unter Zuhilfenahme eines Verkehrsspiegels seit Jahren durch Blickkontakt abgewickelt.

Die Planung der Variante 2a zeigt jedoch, dass sich der Konfliktbereich durch die Vorgaben der DB Netz AG auf die gesamte Rampenlänge erstrecken würde.

Vorteile:

- Sichere Führung des Radverkehrs auf der Kappe

Nachteile:

- Langer Konfliktbereich mit eingeschränkten Sichtverhältnissen Bus/Bus auf der Rampe erfordert eine Signalisierung der Engstelle
- Übergang Radweg auf Schutzstreifen im Bereich des Hansa-Hauses erfordert ebenfalls eine Signalisierung.
- Die Fußgängerquerungen im Bereich der heutigen Fußgängerüberwege müssen ebenfalls signalisiert werden.
- Die Ausfahrt aus dem ZOB Richtung Busbereitstellungsplatz muss signalisiert werden.
- Die erforderliche Signalisierung behindert vor allem den ÖPNV, da auf der Rampe wegen der Länge des Konfliktbereichs lange Räumzeiten erforderlich sind.
- Die notwendige Signalisierung der Fußgängerquerungen in Verbindung mit der Gesamtsignalisierung lässt Rotlichtverstöße von Fußgängern erwarten.

Fazit:

Die Nachteile dieser Variante sind so groß, dass diese Variante nicht weiterverfolgt werden sollte. Auf eine Kostenermittlung für diese Variante wurde daher verzichtet.

2.3 Variante 2 b (Vorzugsvariante) - ausreichend breite Straße mit Schutzstreifen für den Radverkehr (Anlage 3)

Die Gestaltung dieser Variante richtet sich an der Engstelle im Bereich des Hansa-Hauses aus. Mit dieser Variante lässt sich eine Begegnung Bus/Bus in diesem Bereich unter Mitnutzung des Schutzstreifens realisieren.

Vorteile:

- Durchgängig gleiche Querschnittsgestaltung im Bereich beider Rampen und der Brücke. (Eine Aufweitung des Querschnitts im Bereich der Brücke und der HTS-seitigen Rampe würde im Bereich der Rampe entlang der Bebauung Hindenburgstraße zu einem „Flaschenhals“ mit erheblichem Gefahrenpotential führen).
- Keine Signalisierung erforderlich
- Guter Anschluss in den Schutzstreifen in der Hindenburgstraße
- Mitbenutzung der Schutzstreifen im Bereich von Rampen und Brücke gewährleistet den Begegnungsfall Bus/Bus, da die Kernfahrbahn eine Breite von 3,50 m. Der Begegnungsfall Bus/Bus tritt primär in den Spitzenzeiten auf und ist über den Tagesverlauf gesehen unter Berücksichtigung der Randbedingungen vertretbar.

Nachteile:

- Rücksichtnahme des ÖPNV auf den Radverkehr ist erforderlich

Kosten: Die Kosten dieser Variante betragen 33,0 Mio. EUR.

Fazit:

Die Variante trägt den verschiedenen Verkehrsträgern in angemessener Weise Rechnung und sollte weiterverfolgt werden.

2.4 Variante 3 – beidseitiger Radweg und einstreifige Fahrbahn analog zur derzeitigen Verkehrsführung (Anlage 4)

Zur Kostenoptimierung wird der Busverkehr auf der Rampe entlang der Hindenburgstraße und auf der Brücke nur einspurig geführt.

Vorteile:

- Hohes Sicherheitsniveau des Radverkehrs auf Rampen und Brücke

Nachteile:

- Signalisierung des ÖPNV (Räumzeit noch länger als bei Variante 2a)
- Der Übergang Radweg auf Schutzstreifen im Bereich des Hansa-Hauses erfordert im weiteren Planungsprozess eine detailliertere Ausarbeitung für die sichere Führung des Radverkehrs.
- Die Fußgängerquerungen im Bereich der heutigen Fußgängerüberwege müssen ebenfalls signalisiert werden.
- Die Ausfahrt aus dem ZOB Richtung Busbereitstellungsplatz muss signalisiert werden.
- Die erforderliche Signalisierung behindert vor allem den ÖPNV, da auf der Rampe wegen der Länge des Kollisionsbereiches lange Räumzeiten erforderlich sind.
- Die notwendige Signalisierung der Fußgängerquerungen in Verbindung mit der Gesamtsignalisierung lässt Rotlichtverstöße von Fußgängern erwarten.

Kosten: Die Kosten dieser Variante betragen 35,1 Mio. EUR.

Fazit:

Durch die notwendige Signalisierung der Aus- und Einfahrt zum ZOB wird der ÖPNV massiv behindert. In Abstimmung mit dem ZWS sollte diese Variante nicht weiterverfolgt werden.

2.5 Variante 4 – Hufeisenbrücke plus Tunnel für den Radverkehr (Anlage 5)

Die Variante 4 basiert auf der Planungsgrundlage, dass Radverkehr und Busverkehr über getrennte Bauwerke separat geführt werden. Während der Busverkehr über eine Rampen- und Brückenkonstruktion über die Gleise geführt wird, verläuft der Radverkehr durch ein Tunnelbauwerk unterhalb der Gleisanlage

Vorteile:

Die Variante berücksichtigt die Ansprüche aller Verkehrsträger.

Nachteile:

- Die Herstellung eines Tunnels erfordert einen erheblichen Eingriff in den Eisenbahnbetrieb.
- Die Lage eines Tunnels unterhalb von Weichen erfordert eine UiG (unternehmensinterne Genehmigung) der DB Netz AG und eine ZiE (Zustimmung im Einzelfall) des Eisenbahnbundesamtes.
- Der Bau der Anlage unter Weichen kann insbesondere für den Fall, dass die Gleise in Betrieb bleiben müssen, sehr aufwendig sein.
- Ein Tunnel stellt gerade auch in den Abend- und Nachtstunden ein Angstraum dar.

- Im Bereich der Hauptpost entsteht eine Konfliktsituation zwischen ÖPNV – MIV und Radverkehr. Die Führung des Radverkehrs müsste im weiteren Planungsprozess aufgearbeitet werden.

Kosten: Die Kosten dieser Variante betragen 78,1 Mio. EUR.

Fazit:

Da die Variante die Ansprüche aller Verkehrsträger berücksichtigt, könnte diese theoretisch weiterverfolgt werden.

2.6 Wertung

Die Wertung der Varianten aus verkehrlicher Sicht zeigt, dass die Varianten 2b und 4 die Ansprüche aller Verkehrsträger am ehesten gerecht werden. Daher sollten diese Varianten aus verkehrlicher Sicht weiterverfolgt werden. Dies bedeutet, dass die Varianten 2b und 4 mit den möglichen Fördergebern diskutiert wurden.

3. Prüfung etwaiger Zuschussmöglichkeiten

Ursprünglich war gemäß Beschluss vom 22.12.2021 über etwaige Varianten bereits im Frühjahr 2022 zu beraten. Zum Zeitpunkt dieser Aussage war jedoch noch nicht bekannt, dass Straßen NRW die Nutzung des Busbereitstellungsplatzes für Busse mit alternativer Antriebsart untersagen würde. Wegen der großen Bedeutung des Busbereitstellungsplatzes für den ÖPNV in Siegen-Wittgenstein wurde zunächst versucht, diese Entscheidung zu ändern. Trotz mehrfacher Gespräche, die sich über Monate hinzogen konnte kein Entgegenkommen von Straßen NRW erreicht werden. Auch ein letztes Gespräch des Verbandsvorstehers des ZWS, Herrn Landrat Theo Melcher, bei Straßen NRW führte nicht zu einem Erfolg, weshalb der ZWS schließlich mitteilte, im Rahmen des neuen Nahverkehrsplanes auf die Nutzung des Busbereitstellungsplatzes entlang der Straße An der Unterführung zu verzichten.

Parallel zu den Gesprächen über die Nutzung des Busbereitstellungsplatzes wurden umfangreiche Gespräche über die Förderfähigkeit der unter Nr. 2.3 dieser Vorlage dargestellte Variante 2b geführt. Da diese Variante selbst bei der Aufgabe des Busbereitstellungsplatzes an seiner derzeitigen Stelle auch zukünftig noch durch Betriebsfahrten und Linienfahrten (vgl. Punkt 1.2) des ÖPNV genutzt werden wird, waren Förderzugänge im Bereich des ÖPNV, der Nahmobilität sowie des kommunalen Straßenbaus denkbar. Potentielle Zuschussgeber waren der NWL für den ÖPNV-Anteil bzw. die Bezirksregierung in Arnsberg für den Bereich des kommunalen Straßenbaus bzw. der Nahmobilität. In diversen Gesprächen war es jedoch nicht möglich eine Quotelung zwischen den potentiellen Zuschussgebern zu vereinbaren.

Darüber hinaus ist die Variante 2 b, wie unter Punkt 2.3 dargestellt, weder für den ÖPNV noch für den Rad- und Fußverkehr die Optimalvariante. Diese veranlasste die Bezirksregierung in einem Gespräch am 29.11.2022 eine etwaige Förderung endgültig abzulehnen.

Gleichzeitig stellte die Bezirksregierung in diesem Gespräch fest, dass die Kosten einer Rad- und Fußwegbrücke mit 90 % der zuwendungsfähigen Baukosten gefördert würden. Die Planungskosten würden mit 2% der zuwendungsfähigen Baukosten gefördert. Die Gesamtkosten dieser Variante würden 15,0 Mio. € (Baukosten plus Planungskosten) betragen. **Der Ei-**

genanteil beträgt 3,5 Mio. €. Die Gesamtkosten einer Rad- und Fußwegbrücke sind also nur geringfügig höher als der Eigenanteil der Variante 2b (vgl. 4. Zusammenfassung).

Wegen der Bedeutung der Brücke für den ÖPNV wurde daher auf Vermittlung des ZWS ein Gesprächstermin unter Beteiligung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV NRW) am 08.03.2023 vereinbart. Dieser Gesprächstermin hatte zum Ergebnis, dass die Hufeisenbrücke gemäß Variante 2 b zu 50% über § 12 ÖPNV-Gesetz NRW (für die Betriebsfahrten der Busse) und zu 50 % nach den Förderrichtlinien für den kommunalen Straßenbau gefördert werden kann. Die Beschilderung erfolgt als Bussonderfahrstreifen gemäß Zeichen 245 StVO, wobei mit den Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden (Anlage 6). Die Förderquote für den ÖPNV-Anteil beträgt 60 % der zuwendungsfähigen Baukosten. 4 % der zuwendungsfähigen Baukosten werden pauschal als Planungskosten anerkannt. Die Förderquote für den kommunalen Straßenbau beträgt 70 % der zuwendungsfähigen Baukosten. 2% der zuwendungsfähigen Baukosten werden pauschal als Planungskosten anerkannt.

Eine Förderung der Variante 4 (ÖPNV-Brücke und Rad- und Fußwegunterführung) mit Gesamtkosten von 78 Mio. EUR ist nicht förderfähig, da die Förderung einer solchen Baumaßnahme den Rahmen der vorhandenen Förderprogramme sprengen würde.

4. Zusammenfassung

Die in der Vorlage VL 506-2021 dargestellte Bedeutung der Hufeisenbrücke ist zukünftig nicht mehr aufgrund der Betriebseinheit ZOB / Busbereitstellungsplatz, sondern durch die vorgesehenen Durchmesserlinien gegeben. Auch wenn der derzeitige Busbereitstellungsplatz zukünftig für Busse mit alternativem Antrieb nicht mehr genutzt werden kann, wird es weiterhin Betriebsfahrten sowie eine große Zahl von Linienfahrten über die Hufeisenbrücke geben.

Die unter Punkt 3 dargestellte Fördermöglichkeit ist angemessen und stellt den Förderrahmen dar, der auch bei anderen Baumaßnahmen üblich ist.

Daher wird vorgeschlagen den Neubau der Hufeisenbrücke gemäß Anlage 6 zu realisieren. Die Gesamtkosten dieser Variante betragen zum Zeitpunkt des angestrebten Baubeginns in 2027 33 Mio. EUR. Gemäß der unter Punkt 3 erläuterten Quotelung von 50/50 zwischen ÖPNV und kommunalem Straßenbau und den dazugehörigen Förderquoten wird sich ein Gesamtzuschuss von 18,7 Mio. EUR ergeben. Die kumulierte Förderquote auf die Gesamtkosten beträgt somit 57 %. **Der Eigenanteil beträgt 14,3 Mio. EUR.**

Der Neubau der Hufeisenbrücke gemäß Anlage 6 wird vom MUNV als förderfähig anerkannt, wenngleich dies keine Förderzusage ist. Eine Zuschussbewilligung erfolgt erst im Rahmen einer Antragsstellung in den Jahren 2025/26 zu den dann geltenden Randbedingungen. Diese Vorgehensweise ist die seit Jahrzehnte durchgängige Praxis.

5. Ausblick

Nach Beschlussfassung dieser Vorlage wird für die Vergabe der weiteren Planungsleistungen gemäß den Leistungsphasen 1 bis 9 HOAI ein europaweites Vergabeverfahren gestartet. Haushaltsmittel hierfür sind im Haushaltsplan 2023 veranschlagt. Nach Abschluss der Leis-

tungsphase 3 (Entwurfsplanung) erfolgt die zeitliche Abstimmung der Baumaßnahme mit der DB AG (Aufnahme der Maßnahme in den Baubetriebsplan). Außerdem werden die entsprechenden Zuschussanträge gestellt. Hiermit kann voraussichtlich in 2025 gerechnet werden.

Finanzielle Auswirkungen ☒ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	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.
33 Mio. €		14,3 Mio. €	18,7 Mio. €	

Veranschlagung

<input checked="" type="checkbox"/> im Finanzplan 2023 - 2026 (für Planungskosten)	<input type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit 5 Mio. €	Kostenträger/ Investitionscode T120201129 Sachkonto 7852100
--	--	-------------------------------	---	---

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 checked="" type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)			

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):

- [Anlage 1 - Variante 1 der Variantenuntersuchung Hufeisenbrücke](#)
- [Anlage 2 - Variante 2a der Variantenuntersuchung Hufeisenbrücke](#)
- [Anlage 3 - Variante 2b der Variantenuntersuchung Hufeisenbrücke](#)
- [Anlage 4 - Variante 3 der Variantenuntersuchung Hufeisenbrücke](#)

5. [Anlage 5 - Variante 4 der Variantenuntersuchung Hufeisenbrücke](#)
6. [Anlage 6 - Vorzugsvariante der Variantenuntersuchung Hufeisenbrücke](#)

[illegible]

XXX	XXX			XXX	
Datum	Änderungsbeschreibung			Auf Anweisung von	
UNIVERSITÄTSTADT SIEGEN					
Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt Arbeitsgruppe 4-1.4 Straßenverkehrsbehörde					
Blatt Nr.			Datum		Zeichen
Format	bearbeitet		26.01.2022		R.Gajda
Reg. Nr. XXXX		LAGEPLAN		Maßstab 1 : 250	
Planbezeichnung					
Schleppkurvenberechnung Ermittlung des Raumbedarfs Gelenkbusse Hufeisenbrücke					



Kollisionsbereich

Gemarkung Siegen Flur 28

Gemarkung Siegen Flur 18

Variante 2b:

1. Beidseitiger Schrammbord
2. ÖPNV b=6,50m plus Aufweitung
3. Abriss Kiosk möglich
4. Abstand zu Gleis 1 regelkonform
5. Fußgänger von Brücke HTS bis Hauptpost b=2,50m, baulich getrennt
zur Hauptpost barrierefrei (Aufzug oder Rampen, falls möglich)
6. Radverkehr mit Radfahrschutzstreifen b=1,50m
7. Erhalt der Treppen in etwa wie im Bestand

[illegible]

Planverfasser:




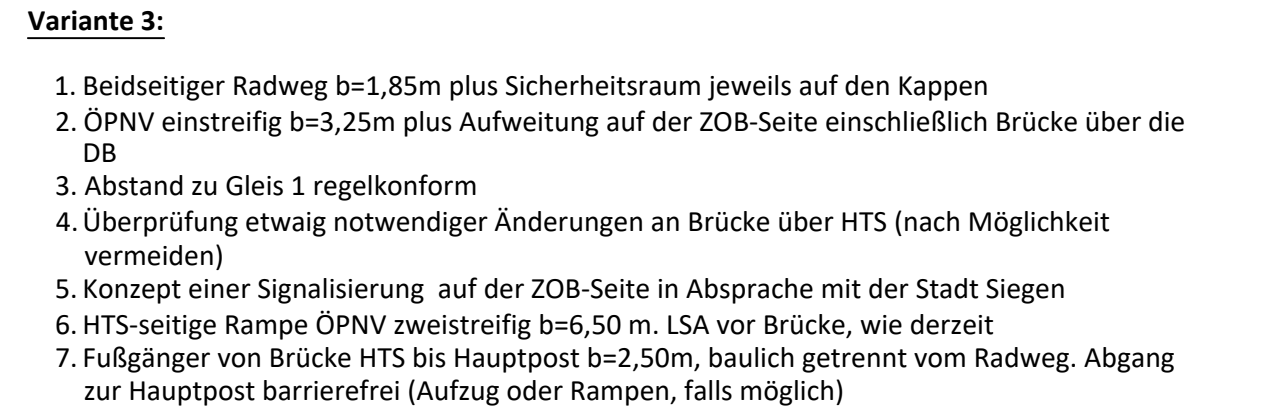
SCHMIDT
Ingenieurbüro für Bauwesen

Wiesenkamp 1
Telefon 02723 / 9670-0

57368 Lennestadt
Telefax 02723 / 9670-18
info@bauing-schmidt.de


Datum		Zeichen
bearbeitet	03.03.2022	Ba
gezeichnet	03.03.2022	Lu
geprüft	03.03.2022	gez. Bäcker
Plangröße	0,59 x 0,97	

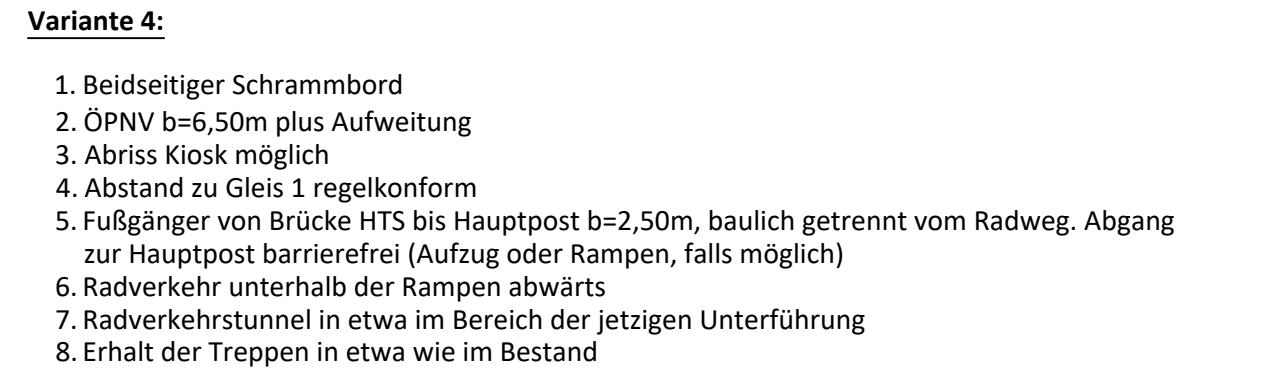
	Stadt Siegen		Unterlage	5
	Markt 2		Blatt Nr.	5
	57072 Siegen		Rep. Nr. Lage	2016-299-5-1-A
			Datum	Zeichen
<div style="font-size: 24px; font-weight: bold;">Erweiterte Machbarkeitsstudie der "Hufeisenbrücke" am Bahnhof Siegen</div> <div style="font-size: 18px; font-weight: bold;">- Machbarkeitsstudie -</div>		bearbeitet		
		gezeichnet		
		geprüft		
		Lageplan - Variante 2b		
		Maßstab	1 : 250	



Index	Datum	Name	Geändert
Änderungen			


Planverfasser:  SCHMIDT Ingenieurbüro für Bauwesen		Datum Zeichen	
Wissenkamp 1 Telefon 02723 / 9670-0		bearbeitet 03.03.2022 BÄ	
		gezeichnet 03.03.2022 Lu	
		geprüft 03.03.2022 gez. Bäcker	
		Plangröße 0,59 x 0,97	
57368 Lemnestadt Telefax 02723 / 9670-18 info@baug-schmidt.de			

	<h1>Stadt Siegen</h1> <h2>Markt 2</h2> <h3>57072 Siegen</h3>		Unterlage 5 Blatt Nr. 5 Reg. Nr. _____ Lage_2016-259-5-1-A
			Datum _____ Zeichen _____
	bearbeitet _____ gezeichnet _____ geprüft _____		
	Lageplan - Variante 3 Maßstab 1 : 250		
Erweiterte Machbarkeitsstudie der "Hufeisenbrücke" am Bahnhof Siegen - Machbarkeitsstudie -			
Siegen _____, den _____ 20____			



Index	Datum	Name	Geändert
Änderungen			

Planverfasser:  SCHMIDT Ingenieurbüro für Bauwesen Wiesenkamp 1 Telefon 02723 / 9670-0 57368 Lemmestadt Telefax 02723 / 9670-18 info@baug-schmidt.de		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Datum</th> <th>Zeichen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bearbeitet</td> <td>03.03.2022</td> <td>Ba</td> </tr> <tr> <td>gezeichnet</td> <td>03.03.2022</td> <td>Lu</td> </tr> <tr> <td>geprüft</td> <td>03.03.2022</td> <td>gez. Bäcker</td> </tr> <tr> <td>Plangröße</td> <td colspan="2">0,59 x 0,97</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Zeichen	bearbeitet	03.03.2022	Ba	gezeichnet	03.03.2022	Lu	geprüft	03.03.2022	gez. Bäcker	Plangröße	0,59 x 0,97	
	Datum	Zeichen															
bearbeitet	03.03.2022	Ba															
gezeichnet	03.03.2022	Lu															
geprüft	03.03.2022	gez. Bäcker															
Plangröße	0,59 x 0,97																

	<h1>Stadt Siegen</h1> <h2>Markt 2</h2> <h3>57072 Siegen</h3>		Unterlage 5	
			Blatt Nr. 7	
	<h2>Erweiterte Machbarkeitsstudie der "Hufeisenbrücke" am Bahnhof Siegen</h2> <p>- Machbarkeitsstudie -</p>		Reg. Nr. UDB_2016-259-S-1-A	
			Datum	Zeichen
		bearbeitet		
		gezeichnet		
		geprüft		
		Lageplan - Variante 4		
		Maßstab	1 : 250	
Siegen _____, den _____ 20____				



1. Beidseitiger Schrammbord
2. ÖPNV b=6,50m plus Aufweitung
3. Abriss Kiosk möglich
4. Abstand zu Gleis 1 regelkonform
5. Fußgänger von Brücke HTS bis Hauptpost b=2,50m, baulich getrennt vom Radweg. Abgang zur Hauptpost barrierefrei (Aufzug oder Rampen, falls möglich)
6. Radverkehr mit Radfahrschutzstreifen b=1,50m
7. Erhalt der Treppen in etwa wie im Bestand

Planverfasser:



SCHMIDT

Ingenieurbüro für Bauwesen

Wiesenkamp 1
Telefon 02723 / 9670-0

57368 Lennestadt
Telefax 02723 / 9670-18
info@baugang-schmidt.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet	03.03.2022	Ba
gezeichnet	03.03.2022	Lu
geprüft	03.03.2022	gez. Bäcker
Plangröße	0,59 x 0,97	



Stadt Siegen

Markt 2

57072 Siegen

Unterlage: 5

Blatt Nr.: 5

Reg. Nr. 2016-259-5-1-C

Datum	Zeichen
-------	---------

Erweiterte Machbarkeitsstudie

der "Hufeisenbrücke"

am Bahnhof Siegen

- Machbarkeitsstudie -

bearbeitet	
gezeichnet	
geprüft	

Lageplan - Variante 2b

Maßstab 1 : 250

Siegen _____, den _____ 20____

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)

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 €
						153.611,26 €		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)

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßen- und Verkehrsplanung
Bearbeitet von: Hr. Hinkel, Fr. Kühnel

Siegen, 08.05.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss	06.06.2023
Haupt- und Finanzausschuss	07.06.2023
Rat	21.06.2023

Kurzbezeichnung:

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

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt / Begründung:

Seit einigen Jahren wird von Verbänden sowie Umweltorganisationen eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens gefordert.

Mit dem im November 2021 beschlossenen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG) hat die NRW-Landesregierung den rechtlichen Grundstein für eine Gleichberechtigung aller Verkehrsträger im Straßenverkehr geschaffen. Es wird beschrieben, dass zukünftig allen Verkehrsmitteln eine gleich bedeutsame Rolle zukommen soll. Dies schließt neben dem Kfz- und Radverkehr auch den ÖPNV und Fußverkehr ein.

Ziel des Gesetzes ist vor allem die Verbesserung des Radverkehrs sowie weiterer Formen der Nahmobilität. Das Fahrrad soll als vollwertiges Verkehrsmittel angesehen werden und dabei nicht nur als alleiniges Verkehrsmittel Anwendung finden, sondern auch innerhalb von intermodalen Mobilitätsketten fester Bestandteil werden.

Die Landesregierung hat daher einen Radverkehrsanteil von 25 % am Modal Split als Zielwert definiert. Der Modal Split beschreibt die Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmenden.

Schon vor diesem Gesetz haben sich sowohl die Siegener Politik als auch die Stadtverwaltung dieser Thematik angenommen.

Mit dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität wurde in den Jahren 2019 bis 2021 ein umfassendes gesamtstädtisches Konzept zur Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erarbeitet und 2021 mit der Vorlage 356/2021 vom Rat beschlossen.

Enthalten sind darin neben verschiedenen Maßnahmenempfehlungen auch eine prognostizierte Änderung des Modal Splits unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Veränderung der Verkehrsinfrastruktur sowie des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung.

Beschlossen wurde der nachstehende Modal Split-Zielwert (moderat) als Mindestziel.

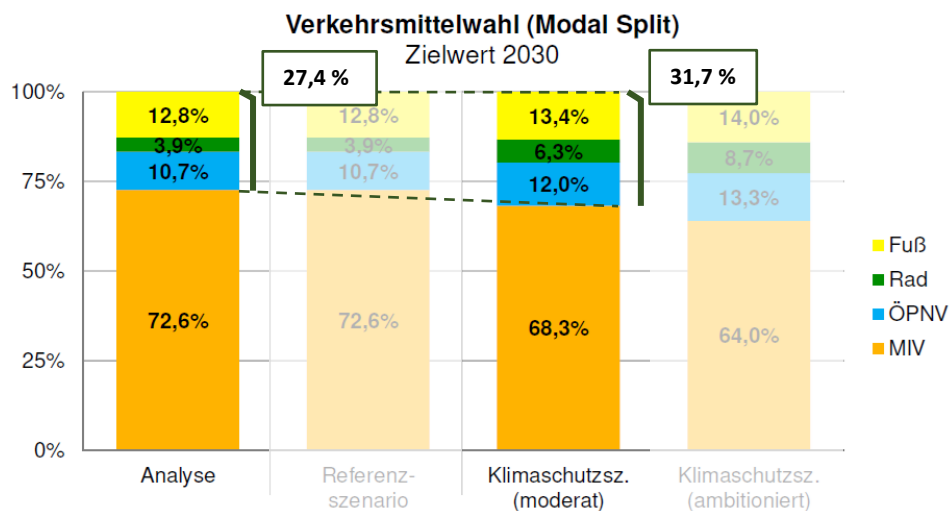


Abbildung 1: Übersicht Modal Split-Varianten im Klimaschutzteilkonzept Mobilität (2021)

Das Mindestziel beschreibt eine Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes um 4,3 % auf nunmehr insgesamt 31,7 %.

Eine Überschreitung dieses Ziels wurde mit dem Konzept und dem darin enthaltenen Ansatz nicht ausgeschlossen. Vielmehr sollte ein Übertreffen dieses Zielwertes forciert werden.

Insbesondere das Thema Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Thema für die Erreichung der geforderten Ziele und der Mobilitätswende.

Ohne ein adäquates Angebot ist nicht zu erwarten, dass sich eine nachhaltige Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) ergibt.

Denn nur wenn der Bevölkerung eine ausreichend gute Infrastruktur für alle Verkehrsmittel geboten werden kann, kann erwartet werden, dass Menschen z.B. das Rad anstelle des Kfz nutzen.

Neben dem o.g. Beschluss zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität gab es weitere Beschlüsse, die den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den Umweltverbund vorantreiben sollten.

Exemplarisch sind folgende Anträge bzw. Beschlüsse zu nennen:

Antrag, VerkA, 15.05.2019:

Prüfung der Einrichtung von Busspuren auf allen vierspurig verlaufenden Straßen

Antrag, Rat, 26.02.2020:

Auf Hauptachsen durchgängige Fahrradwege mind. 3,0 m breit

VL 359/2021, Rat 22.09.2021:

Ausarbeitung „Strategischer Rahmenplan Radverkehr“ unter Berücksichtigung vorh. / in Arbeit befindlicher Konzepte / Planungen

Allen Anträgen und Beschlüssen gemeinsam ist die Zielsetzung, den Umweltverbund nicht in ein Nebennetz zu drängen, sondern ihm auch auf der Hauptachse durch die Stadt eine möglichst durchgängige und sichere Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist es nicht möglich für jeden Verkehrsträger (Kfz, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) eine separate Infrastruktur im Bereich der Hauptachse zur Verfügung zu stellen.

Gleichsam ist es über die Förderung des Umweltverbundes hinaus notwendig, den Kfz-Verkehr in ausreichender Weise zu berücksichtigen und ihm die notwendige Infrastruktur weiterhin zur Verfügung zu stellen.

Es muss eine Abwägung aller Möglichkeiten erfolgen, um die beste Planungsvariante bestimmen zu können.

Diese Abwägung ist erfolgt und hat ein eindeutiges Ergebnis erbracht.

Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer „Umweltspur“.

Diese Umweltspur soll dem geforderten, notwendigen Ausbau der Rad- und ÖPNV-Infrastruktur Rechnung tragen und gleichzeitig für den Kfz-Verkehr weiterhin die notwendigen Fahrstreifen bereithalten.

Die Grundzüge dieses Vorschlages sowie die Auswirkungen werden im Folgenden erläutert.

Gestaltung der Umweltspur

Für die Einrichtung der Umweltspur ist die Umwandlung eines Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen vorgesehen. Dabei wird dieser Radfahrstreifen in der Breite des bereits vorhandenen Fahrstreifens ausgeführt. Im Regelfall hat dies eine gleichmäßige Aufteilung der zur Verfügung stehenden Breite der Fahrbahn zwischen dem verbleibenden Kfz-Fahrstreifen und der Umweltspur zur Folge.

Der Radfahrstreifen wird mit dem Zusatz „Linienverkehr frei“ versehen. Dadurch ist die Nutzung des Radfahrstreifens durch den ÖPNV möglich.

Die Umweltspur soll weitestgehend ohne straßenbauliche Maßnahmen und nur mit Hilfe von Markierungs- und Beschilderungsarbeiten umgesetzt werden.

In drei Abschnitten wird die Umweltspur abseits im Nebennetz geführt.

Der Verlauf der Umweltspur ist in Anlage 01 dargestellt.

Nach der Beschlussfassung wird die Planung im Detail mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Auswirkungen

Die Umweltspur bietet einige Vorteile gegenüber anderen möglichen Lösungsansätzen zur Führung des Radverkehrs auf der Hauptachse.

- Der Radweg unter der HTS bzw. entlang der Sieg hat eine hohe Verbindungsfunktion für den Rad- und Fußverkehr. Die Umweltspur wird als ergänzende Infrastruktur angeboten, welche insbesondere für Berufspendler und jene Radfahrende ansprechend sein soll, die Zielbereiche in Stadtteilzentren erreichen möchten.
- Der Radweg unter der HTS wird weiterhin zur Verfügung stehen und sowohl im Alltags- als auch Freizeitradverkehr nutzbar sein. Somit ergänzt die Umweltspur das vorhandene Radnetz sinnvoll.
- Die Umweltspur ermöglicht die getrennte Führung vom Kfz-Verkehr und gleichzeitig die sichere Nutzung der Hauptachse durch den Radverkehr. Der ÖPNV hat mit der Ausführung als Radfahrstreifen mit Freigabe für den Linienbusverkehr die vollkommene Wahlfreiheit. Er ist nicht an die Nutzung der Umweltspur gebunden, kann diese jedoch jederzeit befahren.
So ist die Anforderung der Bereitstellung von separater Verkehrsinfrastruktur sowohl für den Radverkehr als auch den ÖPNV erfüllt.
- Durch die bereits im Bestand in weiten Teilen vorhandenen zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung ist die Umweltspur nahezu komplett zwischen Geisweid und Siegen umsetzbar. Dies erhöht den Komfort für den Radfahrer deutlich.
- Durch die Herstellung der Umweltspur fast ausschließlich durch Anpassung der Markierung und Beschilderung ist es möglich, schnell notwendig werdende Maßnahmen umzusetzen. Diese Möglichkeit kann beispielsweise bei einer Vollsperrung auf der HTS zum Tragen kommen.
- Es wird erwartet, dass sich die gewünschten Verlagerungseffekte und die mittelfristige Änderung des Modal Split-Anteils des MIV zu Gunsten des Radverkehrs und des ÖPNV zeitverzögert einstellen werden und sich ein akzeptabler Verkehrsfluss einstellen wird.

Umsetzungszeitraum

Um die Nutzung der Umweltspur direkt sichtbar zu machen, soll diese zum Beginn der Fahrradsaison betriebsbereit sein. Da es sich, wie nachfolgend beschrieben, hauptsächlich um Veränderungen der Beschilderung und Markierung handelt, ist die Umsetzung im Frühjahr 2024 vorgesehen.

Bauliche Eingriffe

Insbesondere an Knotenpunkten ist die Umsetzung nicht ohne bauliche Veränderungen möglich.

Diese betrifft vor allem Anpassungen und Änderungen im Bereich der Signaltechnik und Signalsteuerung.

Um das Linksabbiegen von der Umweltspur leichter zu ermöglichen, sollen einige Knotenpunkte mit einem „indirekten Linksabbiegefahrstreifen“ für Radfahrende ausgestattet werden. Dies bietet Radfahrenden die Möglichkeit, sich zwischen dem direkten Linksabbiegen über den Kfz-Fahrstreifen und dem indirekten Linksabbiegen zu entscheiden.

Beim indirekten Linksabbiegen fährt der Radfahrende in die Abbiegetasche und erwartet die eigene Freigabe zum Abbiegen. Diese wird einige Sekunden vor der Nebenrichtung gegeben. Der Radfahrende fährt damit dem Verkehr der Nebenrichtung voraus.



Abbildung 2: Indirektes Linksabbiegen – Systemskizze und Beschilderung

An einigen Knotenpunkten ist es darüber hinaus notwendig, bauliche Veränderungen vorzunehmen, um Fahrbeziehungen zu ermöglichen, die bislang nicht möglich waren oder um fahrdynamische Verbesserungen zu erwirken.

Da es sich dabei um größere Maßnahmen handelt bzw. zunächst verkehrliche Entwicklungen abgewartet werden müssen, werden die notwendigen Maßnahmen an diesen Knotenpunkten in zwei Schritten umgesetzt.

Dies betrifft die Knotenpunkte Sandstraße/Heeserstraße/Emilienstraße und Sandstraße/Sieghütter Hauptweg.

Die Detailplanung im Verlauf der Umweltpur ist in den Anlagen 02 bis 23 dargestellt.

Babei ist für die beiden oben genannten Knotenpunkte die erste Umsetzungsstufe in den Anlagen 20 und 22 dargestellt. Die Anlagen 21 und 23 zeigen den Endzustand der Knotenpunkte.

Führung Radverkehr im Seitenraum

Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung zwischen den Knotenpunkten Weidenauer Straße/HTS-Anschluss Geisweid Ost und Geisweider Straße/Birlenbacher Straße ist es nicht möglich, die Umweltpur über den HTS-Anschluss Geisweid Ost hinaus in Fahrtrichtung Geisweid zu verlängern (s. dazu Anlagen 04 und 05).

Vorgesehen ist die Auflösung der Umweltpur am Knotenpunkt Weidenauer Straße/HTS-Anschluss Geisweid Ost und die gleichzeitige Überleitung des Radverkehrs in den Seitenraum. Die weitere Führung entlang der Weidenauer Straße wird als gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen bis schließlich unter der HTS an den dortigen, bereits vorhandenen, Radweg angeschlossen wird.

Um diese Führung umzusetzen und den Anschluss der Umweltspur an das vorhandene Radnetz zu ermöglichen, ist die Aufgabe der Haltestelle „P & R Ferndorfbrücke“ notwendig.

Die Folge der Haltestellen ist in beiden Richtungen sehr dicht. Zudem ist die Frequentierung der Haltestelle „P & R Ferndorfbrücke“ im Vergleich zu den Haltestellen „P & R Kirche“ sowie „Weidenau Krankenhaus“ deutlich geringer.

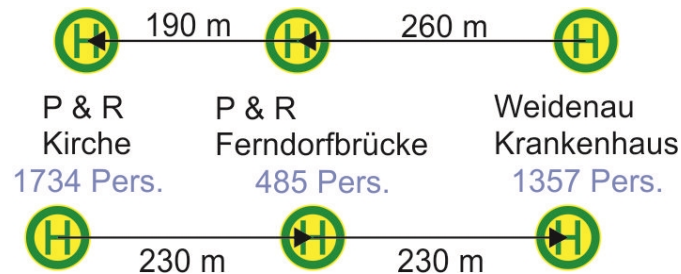


Abbildung 3: Entfernungen zwischen den benachbarten Haltestellen sowie die Nachfrage gemäß Nahverkehrsplan 2016 (in blau: Ein-/Aussteiger je Werktag inkl. aller Steige/Richtungen, Stand 2008)

Zudem bedeutet der Entfall der Haltestellen P&R Ferndorfbrücke eine merkbare Verbesserung im Betriebsablauf der Buslinie R 10 im Abschnitt Weidenau (ZOB) – Geisweid (ZOB) für beide Fahrtrichtungen. Die Bedienung der Haltestellen verursacht durch den Rückstau im Haltestellenbereich insbesondere in den Verkehrsspitzen oftmals zusätzliche Wartezeit in der Größenordnung einer Umlaufphase an den Lichtsignalanlagen der HTS Abfahrten. Erst während der Freigabezeit kann der Bus die Haltestellen anfahren, sodass nach dem Fahrgastwechsel der Bus regelmäßig vor Rot fährt und den nächsten Umlauf und die nächste Freigabezeit abwarten muss. Verlustzeiten von etwa zwei Minuten sind demzufolge der Regelfall.

Der Wegfall der Haltestellen kann daher aus Sicht des ZWS zur Fahrplanstabilität, einer geringeren Verspätungsanfälligkeit und einer verbesserten Gewährleistung der Anschlussverbindungen am ZOB Geisweid und ZOB Weidenau beitragen.

In Rücksprache mit ZWS und VWS kann aus diesen Gründen zu Gunsten der Umweltspur auf die Haltestellen „P & R Ferndorfbrücke“ verzichtet werden.

Führung Radverkehr im Nebennetz

In einigen Teilabschnitten ist der hohen Kfz-Belastung Rechnung zu tragen.

In diesen Bereichen ist es nicht möglich die Umweltspuren durchgängig einzurichten, sodass eine adäquate Führung des Radverkehrs im Nebennetz notwendig wird.

Der ÖPNV kann in den Bereichen ohne Umweltspur wie gewohnt im Kfz-Verkehr „mitschwimmen“, sodass für jenen kein zusätzlicher Handlungsbedarf besteht.

In Anlage 01 ist die Führung des Radverkehrs im Nebennetz separat ausgewiesen (hellblau).

Radfahrende sollen auf das Ende der Umweltspur rechtzeitig hingewiesen werden.

Im Nebennetz wird die Wegführung mit Hilfe von Piktogrammen und ggfs. Beschilderung gekennzeichnet werden.

Vorgesehen ist die Ausweitung von Fahrradstraßen in eben diesen Bereichen. Darüber hinaus ist geplant, die für den Radverkehr vorgesehene Wegeführung nach Möglichkeit zu bevorzugen.

Dies wird jedoch erst in einem zweiten Umsetzungsschritt vorgenommen, um zunächst die sich ergebenden verkehrlichen Veränderungen insbesondere im motorisierten Individualverkehr beobachten und bewerten zu können.

Die detaillierte Ausgestaltung wird nach der Beschlussfassung mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Anpassung der Verkehrsführung/Links- und Rechtsabbiegen

Die Einrichtung der Umweltpuren wird für den Kfz-Verkehr eine Umstellung bedeuten. Von den in weiten Teilen heute zur Verfügung stehenden zwei Fahrstreifen, wird überwiegend nur noch ein Fahrstreifen verfügbar sein.

Zahlreiche Abbiegevorgänge sind aktuell über separate Rechts- bzw. Linksabbiegefahrstreifen möglich, dies bleibt unverändert. Gleichmaßen gibt es aber auch Abbiegemöglichkeiten, an welchen der Abbiegeprozess von dem gemeinsamen Fahrstreifen mit dem Geradeausverkehr erfolgen muss.

Diese Abbiegemöglichkeiten sollen auch bei einem alleinigen verbleibenden Kfz-Fahrstreifen bestehen bleiben.

Sollte sich im Laufe der Etablierung herausstellen, dass insbesondere das Linksabbiegen an solchen Punkten als problematisch und sicherheitsbedenklich, z.B. auf Grund von Rückstau, eingestuft werden muss, besteht auch im Nachhinein noch die Möglichkeit, das Abbiegen zu untersagen.

Die vorgesehen umfangreiche Ummarkierung am Knotenpunkt Kaisergarten gewährleistet zukünftig das konfliktfreie Nebeneinanderfahren von ÖPNV und Schwerverkehr insb. in Fahrtrichtung Siegen-Mitte.

Ladezonen

Der derzeitige rechte Kfz-Fahrstreifen wird aktuell häufig von KEP-Dienstleistern, Lieferwagen und Lkw im Rahmen von Ladevorgängen genutzt. Dies wird zukünftig nicht mehr möglich sein.

Aus diesem Grund sollen an mehreren Stellen Ladezonen vorgesehen werden. Diese Zonen können zum Be- und Entladen genutzt werden.

Die Verortung dieser Ladezonen wird bereits bei der Planung der Umweltpur berücksichtigt, jedoch noch nicht in den Anlagen 02 bis 23 dargestellt.

Die endgültige Abstimmung dazu mit Dritten erfolgt erst im Nachgang zu dieser Beschlussfassung.

Längsparkstände

Im Verlauf der Umweltpuren sind aktuell an zahlreichen Stellen Längsparkstände angeordnet. Diese können weitestgehend erhalten werden.

Stellenweise ist es jedoch notwendig, die Anzahl der Stellplätze zu verringern. Dies kann z.B. bei der Verlängerung von Abbiegefahrstreifen oder der Anordnung von Ladezonen notwendig werden.

Die Reduzierung soll auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Eine gänzliche Vermeidung des Stellplatzwegfalls lässt sich jedoch nicht verhindern.

Verkehrliche Auswirkungen

Durch die Einrichtung der Umweltpuren ist mit einigen Verkehrsverlagerungen zu rechnen. Die zu erwartenden Verlagerungseffekte wurden mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells simuliert.

Es ist festzustellen, dass vor allem die HTS-Anschlussstellen durch die Verkehrsverlagerungen auf die HTS mehr belastet werden. Dabei heben sich einige Anschlussstellen (Geisweid und Freudenberger Straße) deutlich von den übrigen Anschlussstellen ab.

Weitere Verlagerungseffekte sind im gesamten Bereich um die Umweltpur herum zu beobachten. Diese fallen deutlich geringer aus als auf der HTS, sind jedoch an einigen Stellen beachtenswert.

Die aufgezeigten Verlagerungen dienen einer groben Einschätzung, welche Knotenpunkte bereits im Vorfeld verkehrstechnisch betrachtet werden müssen und welche Fahrbeziehungen zukünftig stärker belastet sein werden.

Die Zahlen sind nicht als absolute Zahlen zu bewerten, sondern sollen vielmehr einen Aufschluss über die Größenordnung der Verkehrsverlagerung geben.

Mit Einrichtung der Umweltpuren werden dann anhand dieser Grobeinschätzung Änderungen an betroffenen Lichtsignalanlagen (z.B. Anpassung der Freigabezeiten) vorgenommen oder anderweitig notwendige Maßnahmen getroffen.

Dennoch werden auf Grund der sich in Realität einstellenden Verkehrsverlagerungen auch nach der Einrichtung weitere Anpassungen notwendig sein. Dies wird im Rahmen der Etablierung genau beobachtet werden.

Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

Mittelfristig ist davon auszugehen, dass die Umweltpuren eine Steigerung des Modal Split-Anteils des Radverkehrs und gleichzeitig eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs bewirken werden.

In der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2017 wurde unter anderem das Verkehrsverhalten auf Strecken im innerstädtischen Bereich betrachtet.

Im Folgenden werden jene Verkehre zwischen den drei Stadtteilzentren Siegen-Mitte, Weidenau und Geisweid betrachtet, die durch die Umweltpur miteinander verbunden werden. Dabei wurden die Pendelverkehre in Wege/Tag ermittelt.

Die Klammerwerte geben den jeweiligen IV-Anteil (Anteil der mit dem Kfz/Motorrad oder als Kfz-Beifahrer zurückgelegten Wege) an diesen Wegen an:

Tabelle 1: Pendelverkehre [Wege/Tag] zwischen den Stadtteilen inkl. des jeweiligen IV-Anteils

von / nach	Geisweid	Weidenau	Siegen-Mitte
Geisweid	/	7.120 Wege/Tag (74 % IV-Anteil)	5.090 Wege/Tag (72 % IV-Anteil)
Weidenau	7.150 Wege/Tag (73 % IV-Anteil)	/	15.460 Wege/Tag (66 % IV-Anteil)
Siegen-Mitte	5.290 Wege/Tag (77 % IV-Anteil)	14.400 Wege/Tag (66 % IV-Anteil)	/

Die Entfernungen zwischen den Stadtteilen liegen im optimalen Entfernungsbereich, auf dem viele Fahrten gut mit dem Rad unternommen werden können:

Tabelle 2: Entfernungen [km] zwischen den Stadtteilen

von / nach	Geisweid	Weidenau	Siegen-Mitte
Geisweid	/	~ 2,5 km	~ 5,5 km
Weidenau	~ 2,5 km	/	~ 3,0 km
Siegen-Mitte	~ 5,5 km	~ 3,0 km	/

Die Überlagerung der Tabellen 1 und 2 ergibt folgendes Ergebnis:

Es besteht ein hoher IV-Anteil auf den täglichen Wegen bei gleichzeitig optimalem Entfernungsbereich für den Radverkehr. Dies spricht für ein hohes Verlagerungspotenzial vom IV auf das Fahrrad.

Sicherheitsaudit

Das Thema „Verkehrssicherheit“ spielt bei Infrastrukturmaßnahmen eine wichtige Rolle. Vor allem für Radfahrende ist die Bereitstellung einer sicheren Infrastruktur von entscheidender Bedeutung.

Aus diesem Grund wird an fünf ausgewählten Knotenpunkten ein Sicherheitsaudit in Form einer externen Prüfung der Planung durchgeführt werden.

Die ausgewählten Knotenpunkte stellen potenzielle Stellen dar oder repräsentieren wiederkehrende Elemente, die aufgrund ihrer Häufigkeit hinsichtlich der Verkehrssicherheit betrachtet werden sollten (z.B. freigeführte Rechtsabbieger).

Das Sicherheitsaudit wird von einem externen Sicherheitsauditor durchgeführt. Die Ergebnisse werden der Verwaltung zur Verfügung gestellt. Gemeinsam mit dem Auditor erfolgt ein Austausch über die erkannten Mängel und mögliche Verbesserungen.

Gegebenenfalls schließt sich eine Überarbeitung der Planung an.

Ziel ist es, Mängel in der Planung bereits im Vorfeld nach Möglichkeit auszuschließen und so das Risiko für notwendige Anpassungen auf Grund von Sicherheitsproblemen im Nachhinein zu minimieren.

Finanzielle Auswirkungen ☒ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	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.
310.000,00 €		100 %		

Veranschlagung

<input type="checkbox"/> im Finanzplan	<input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnisplan Haushalt 2024	<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit 310.000,00 €	Kostenträger/ Investitionscode A120101000 Sachkonto 5291800
--	--	-------------------------------	---	---

Klimaschutz

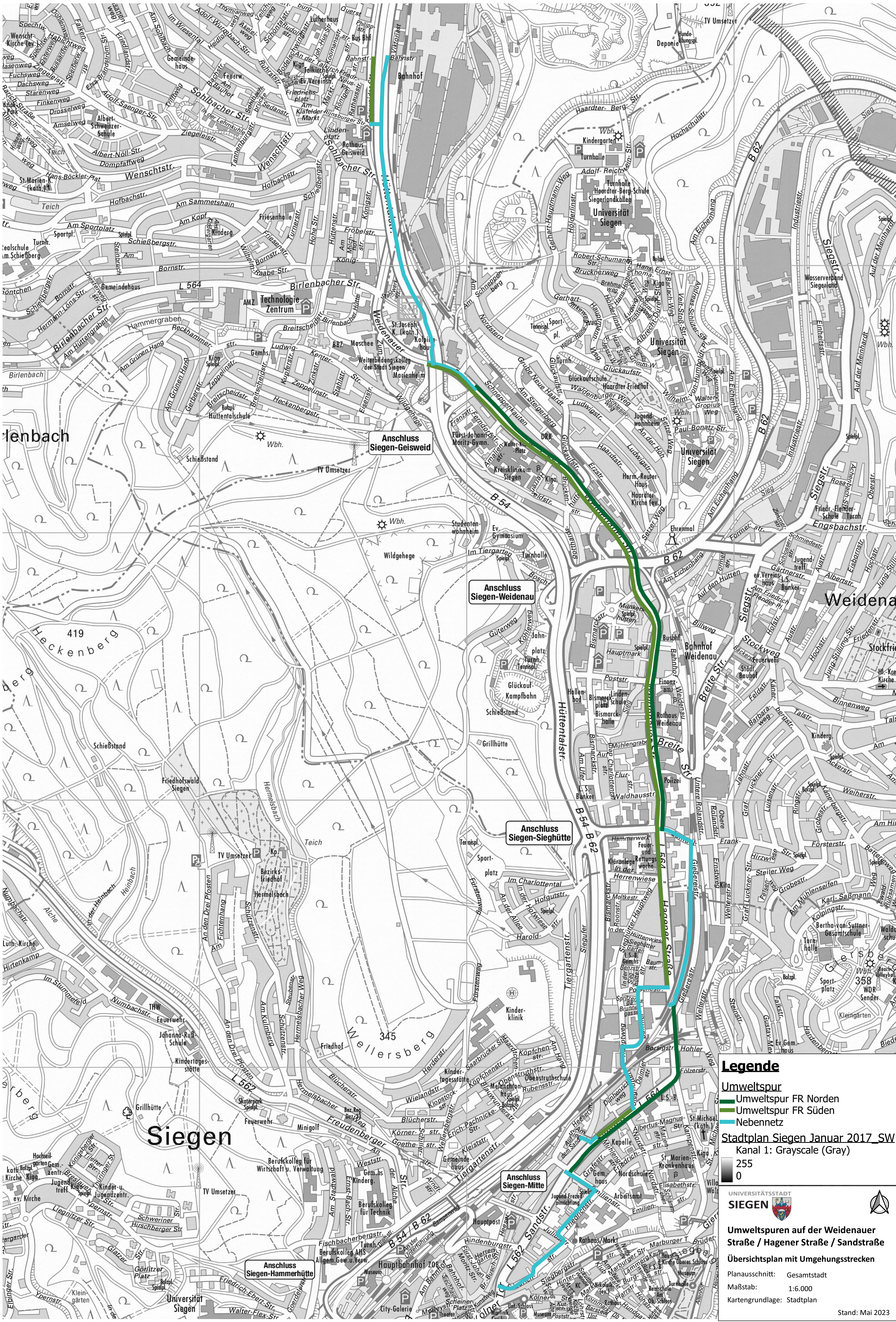
Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input 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 type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Durch die Umweltspuren soll der Modal Split-Anteil des Umweltverbundes, insbesondere der Anteil des Radverkehrs und des ÖPNV, gesteigert und der Kfz-Verkehr verringert werden.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Die Förderung des Umweltverbundes und der Ausbau der Radinfrastruktur ist ein Hauptbestandteil des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (Mobilitätskonzept) und in mehreren Beschlüssen verankert.			

i.V.

gez.

Henrik Schumann
 Stadtbaurat

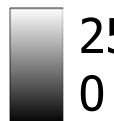
Die Verwaltungsvorlage wurde im Rahmen eines Workflows durch die beteiligten Adressaten digital verifiziert und weitergegeben und ist ohne Unterschrift gültig.



Legende

- Umweltspur
- Umweltspur FR Norden
- Umweltspur FR Süden
- Nebennetz

Stadtplan Siegen Januar 2017_SW
Kanal 1: Grayscale (Gray)

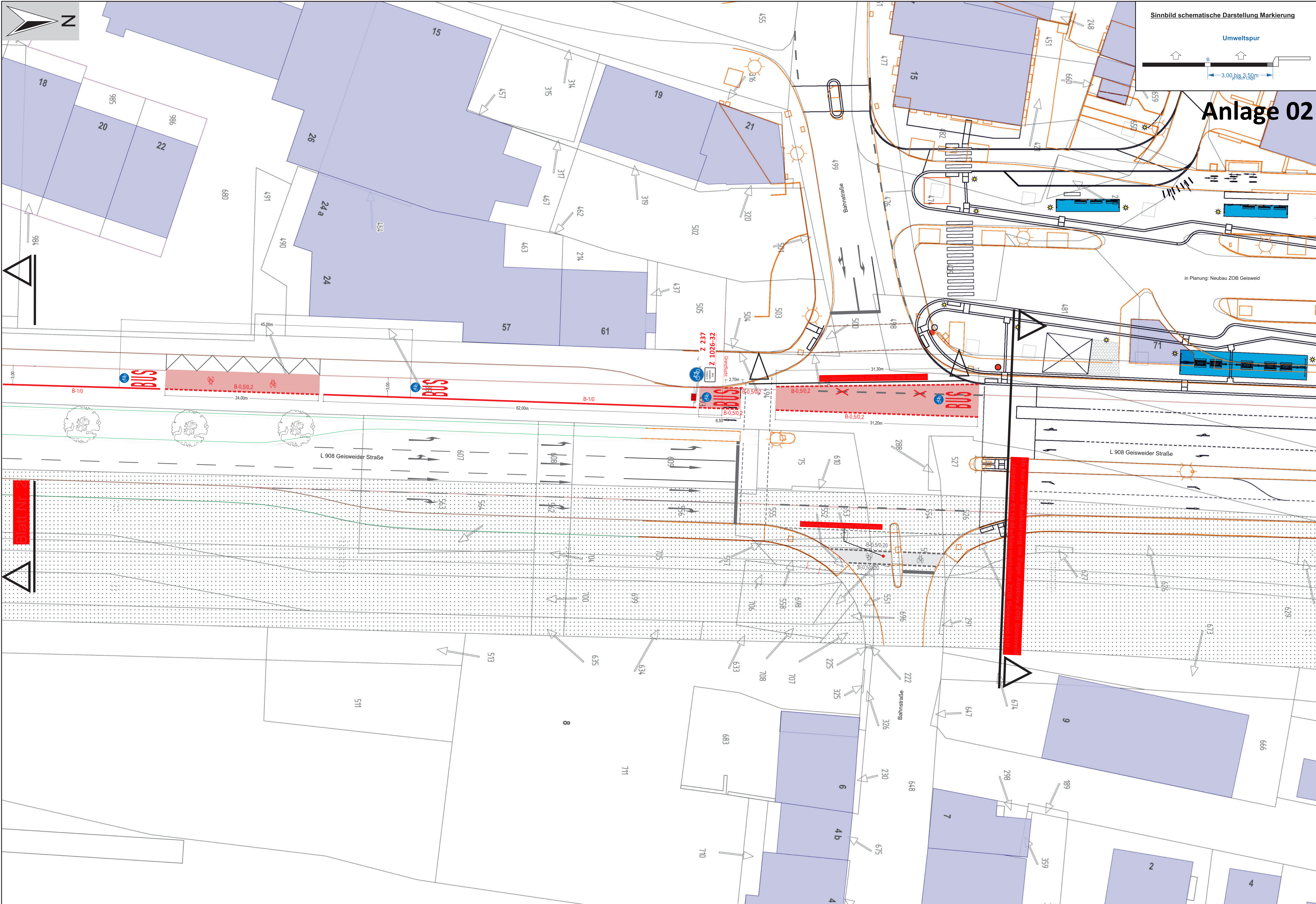


Umweltsuren auf der Weidenauer
Straße / Hagener Straße / Sandstraße

Übersichtsplan mit Umgehungsstrecken

Planausschnitt: Gesamtstadt
Maßstab: 1:6.000
Kartengrundlage: Stadtplan

Stand: Mai 2023



Sinnbild schematische Darstellung Markierung

Umweltspur

Anlage 02

HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltflugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

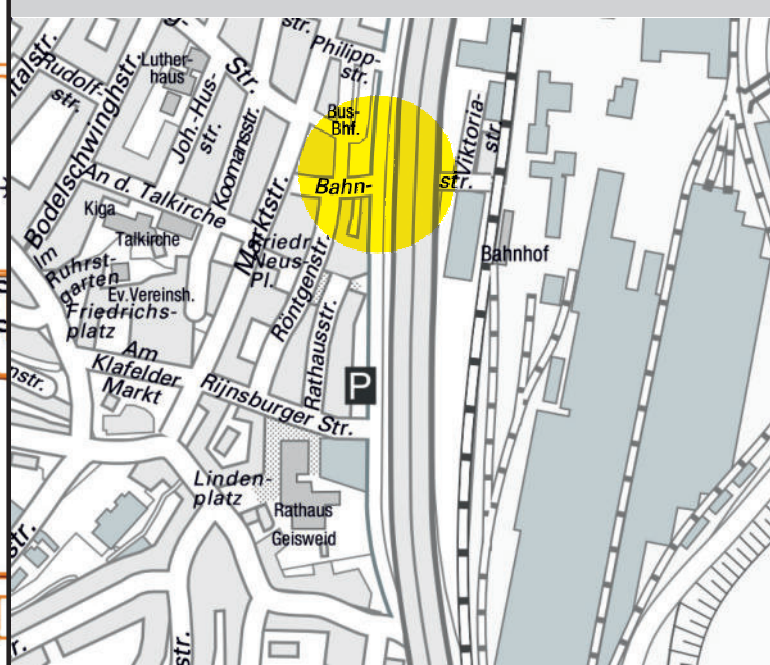
ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!

Letzter Planungsstand:

03.05.2023

Übersichtskarte



LEGENDE:






- Markierung im Plan rot = neu
- Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
- Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
- Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe

Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q 4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse

Radwegmarkierung farbig Verkehrsrot

Hohe Griffigkeit bis zu > 65 SRT Einheiten

	Sinnbild „Fußgänger“		Richtungspfeil auf der Umweltspur
	Piktogramm VZ 237		Richtungspfeil auf der Fahrdachweiche und sonst. Radfahrstreifen
	Sinnbild „Fahrrad“		

VZ Größe 2



Linienverkehr frei

Z 237

Z 1026-32

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt

Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

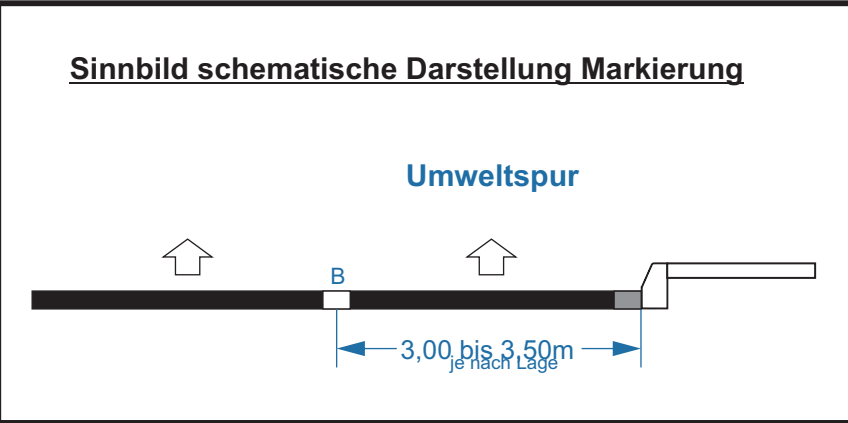
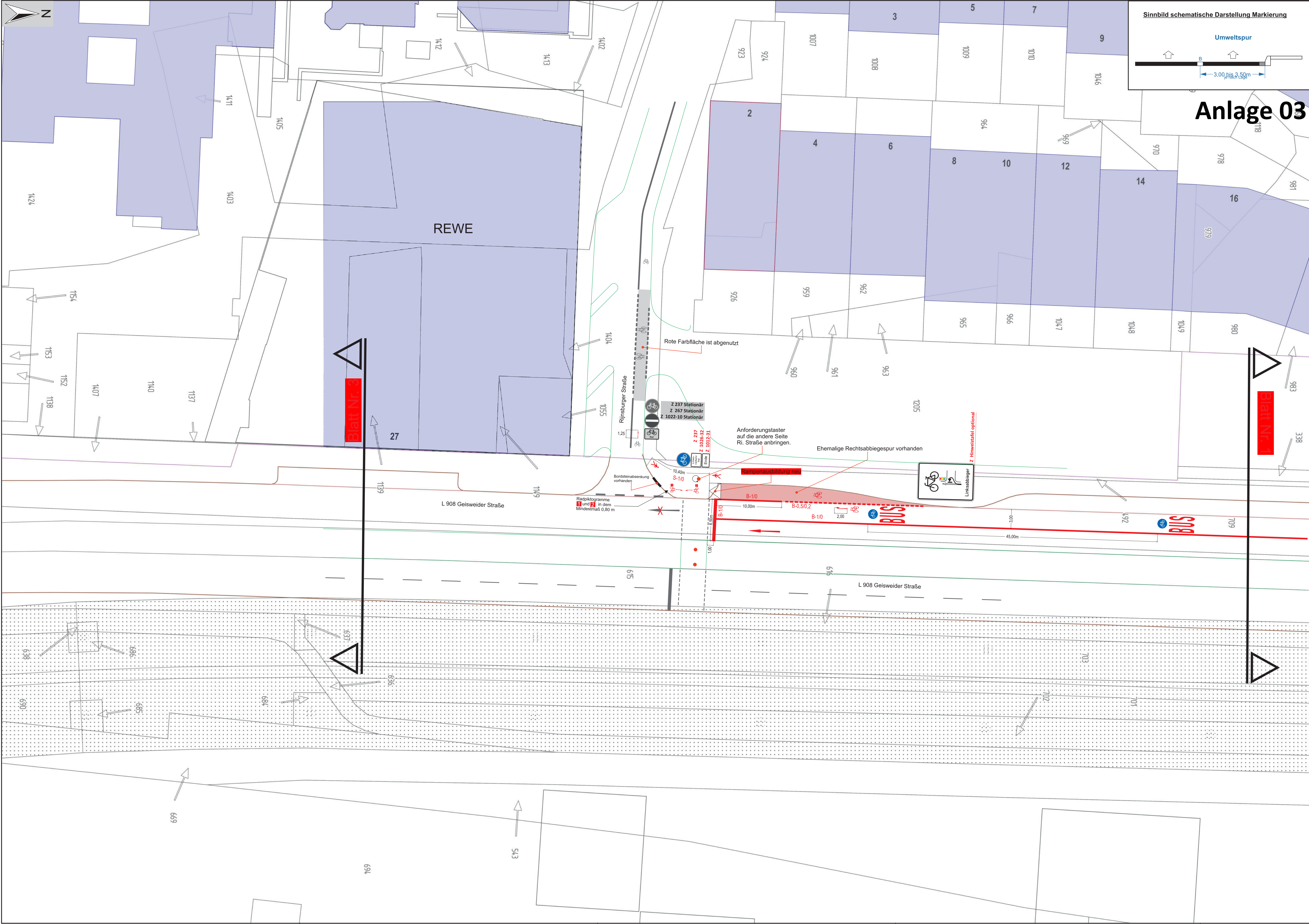
Reg.Nr. 950 x 594 bearbeitet 15.02.2023 Datum 15.02.2023 Zeichen R.Gaida

Blatt Nr. 1 LAGEPLAN Maßstab 1 : 250

Planbezeichnung Markierungsplan UMWELTSPUREN auf der Nord - Süd Achse

Knoten:

L908 Geisweider Straße / Bahnstraße



Anlage 03

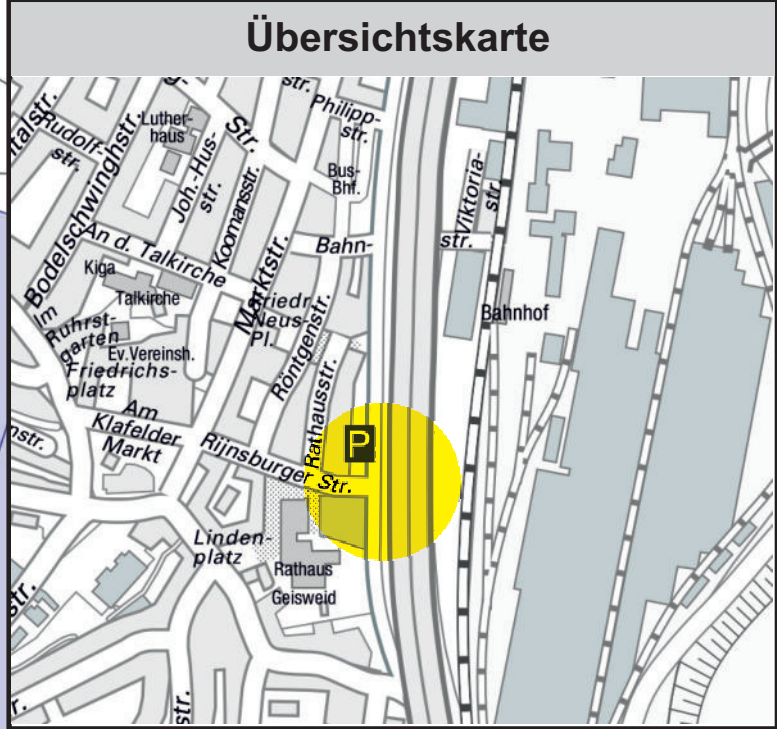
HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!




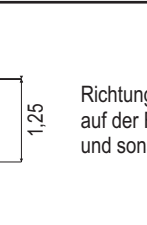
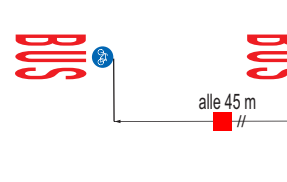
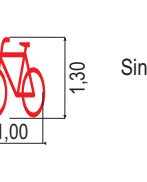


ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!
Letzter Planungsstand:
04.05.2023



LEGENDE:	
---	Markierung im Plan rot = neu
---	Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
---	Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
---	Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse
Radwegmarkierung farbig Verkehrsrot	
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

	Sinnbild „Fußgänger“		Richtungspfeil auf der Umweltspur
	Piktogramm VZ 237		Richtungspfeil auf der Fahrdachweiche und sonst. Radfahrstreifen
	alle 45 m		Sinnbild „Fahrrad“
	Linksabbieger		VZ Größe 2

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

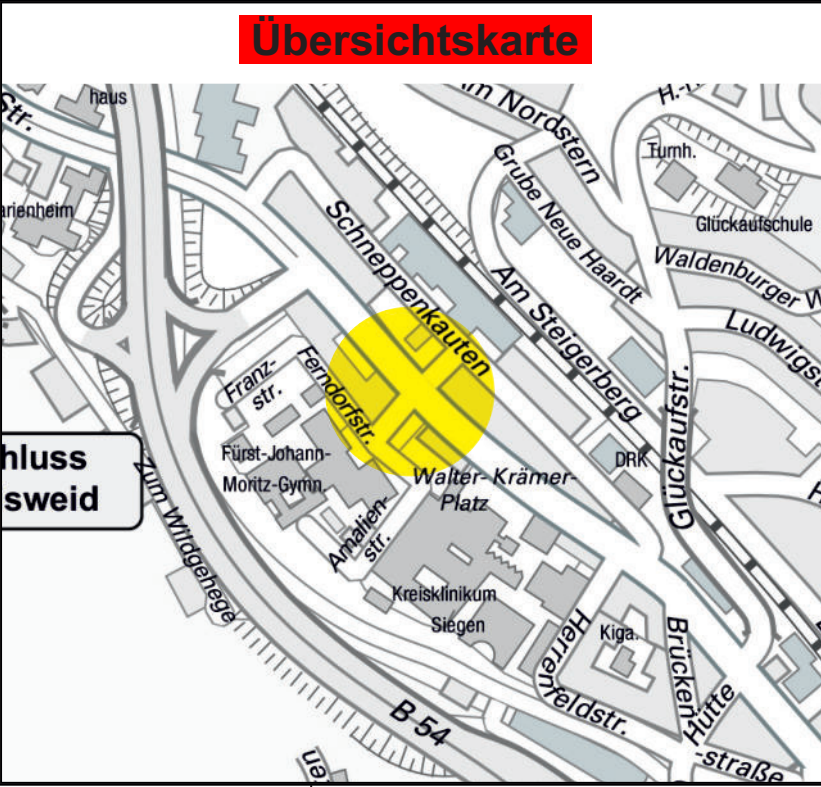
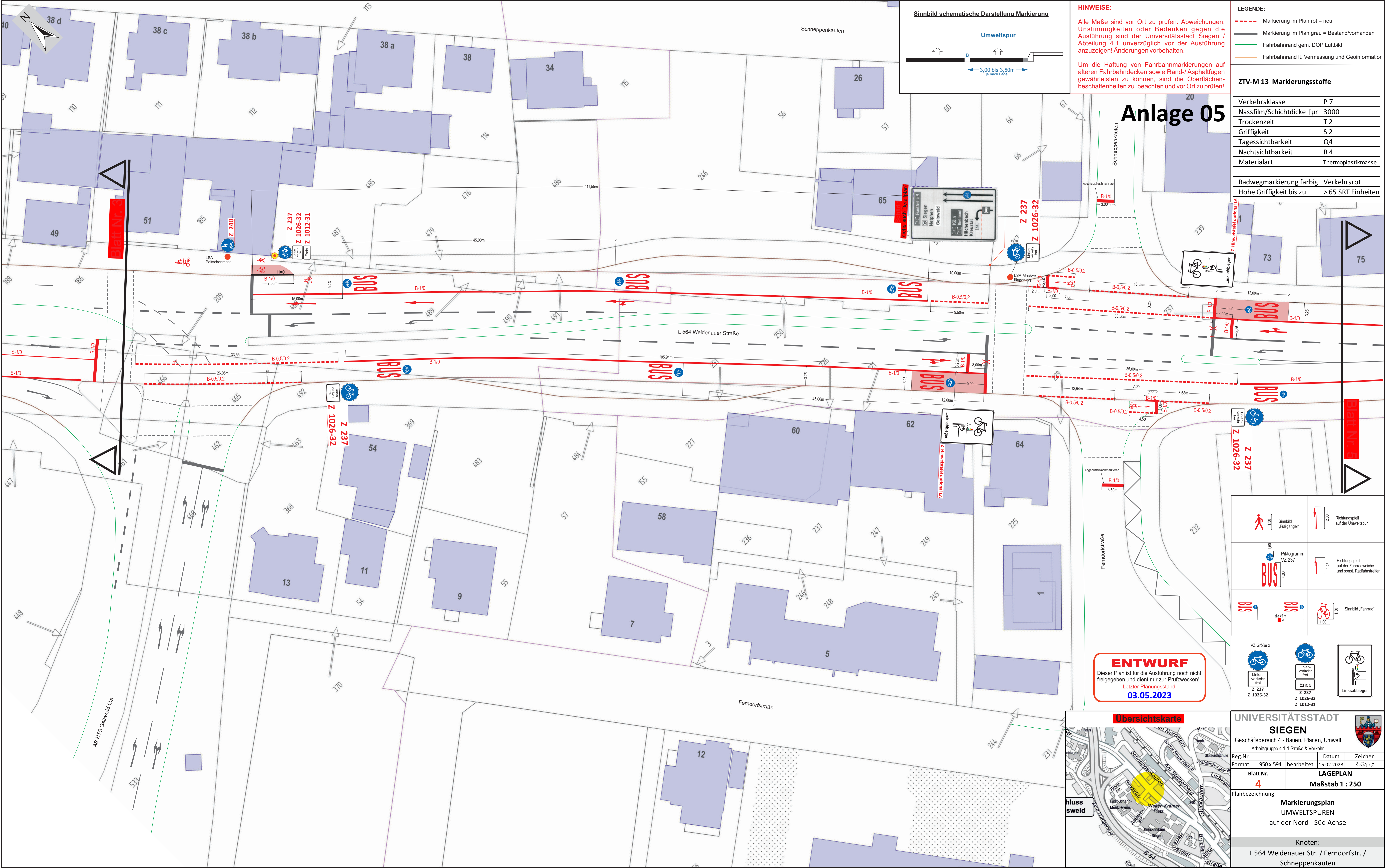
Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr


Reg.Nr.	Datum	Zeichen
Format 950 x 594	bearbeitet 15.02.2023	R.Gajda
Blatt Nr. 2	LAGEPLAN Maßstab 1 : 250	

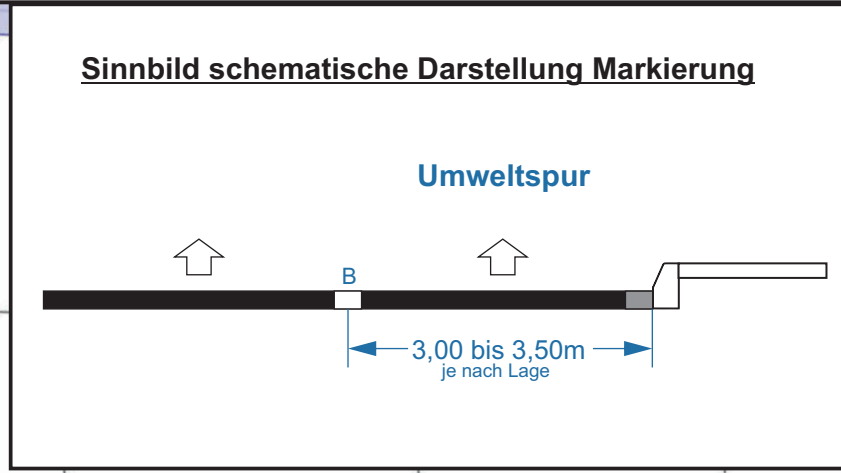
Planbezeichnung

Markierungsplan
UMWELTSPUREN
auf der Nord - Süd Achse
Variante I.
Knoten:

L908 Geisweider Straße / Rijnburger Straße



UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN				
Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt				
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr				
Reg.Nr.			Datum	
Format	950 x 594	bearbeitet	15.02.2023	R. Gaida
Blatt Nr.		LAGEPLAN		
4		Maßstab 1 : 250		
Planbezeichnung		Markierungsplan UMWELTSPUREN auf der Nord - Süd Achse		
Knoten:				
L 564 Weidenauer Str. / Ferndorfstr. / Schneppenkauten				



























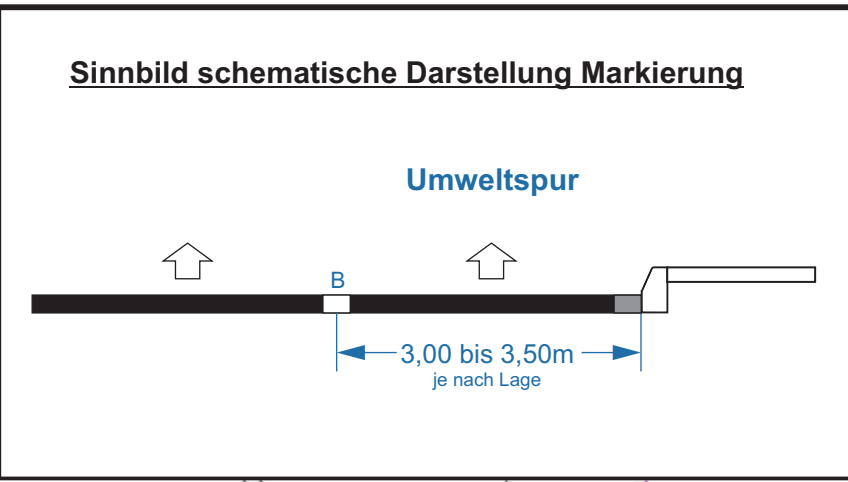
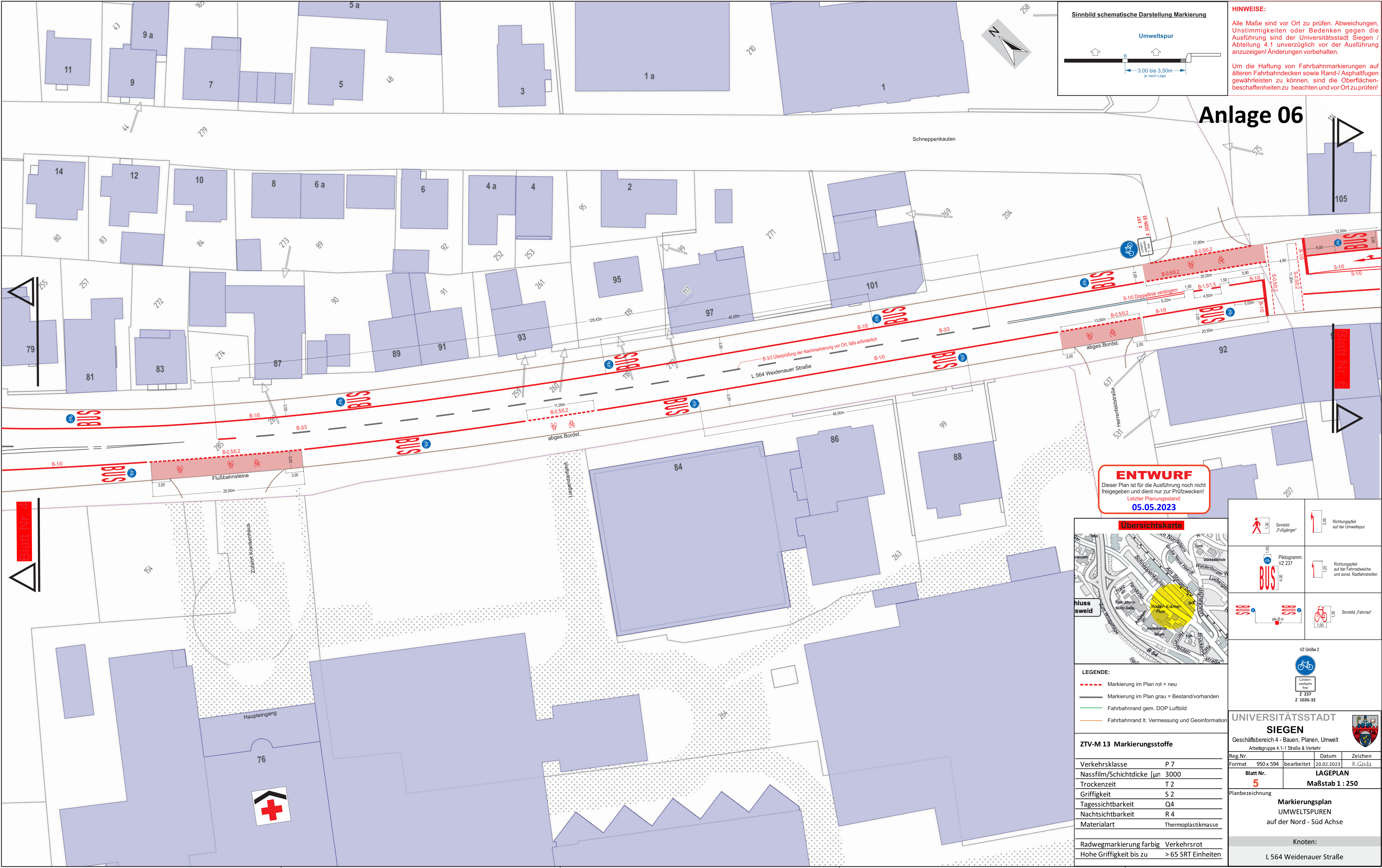
HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

LEGENDE:	
-----	Markierung im Plan rot = neu
-----	Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
-----	Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
-----	Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation
ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q 4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse
Radwegmarkierung farbig Verkehrsrot	
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

	Sinnbild „Fußgänger“		Richtungspfeil auf der Umweltspur
	Piktogramm VZ 237		Richtungspfeil auf der Fahrradweiche und sonst. Radfahrstreifen
	Sinnbild „Fahrrad“		Sinnbild „Fahrrad“
	VZ Größe Z		Linienverkehr frei
	VZ 237		Ende
	VZ 1026-32		VZ 1012-31
	Linienverkehr frei		Linienverkehr frei
	Linienverkehr frei		Linienverkehr frei
	Linienverkehr frei		Linienverkehr frei
	Linienverkehr frei		Linienverkehr frei
	Linienverkehr frei		Linienverkehr frei
	Linienverkehr frei		Linienverkehr frei



HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

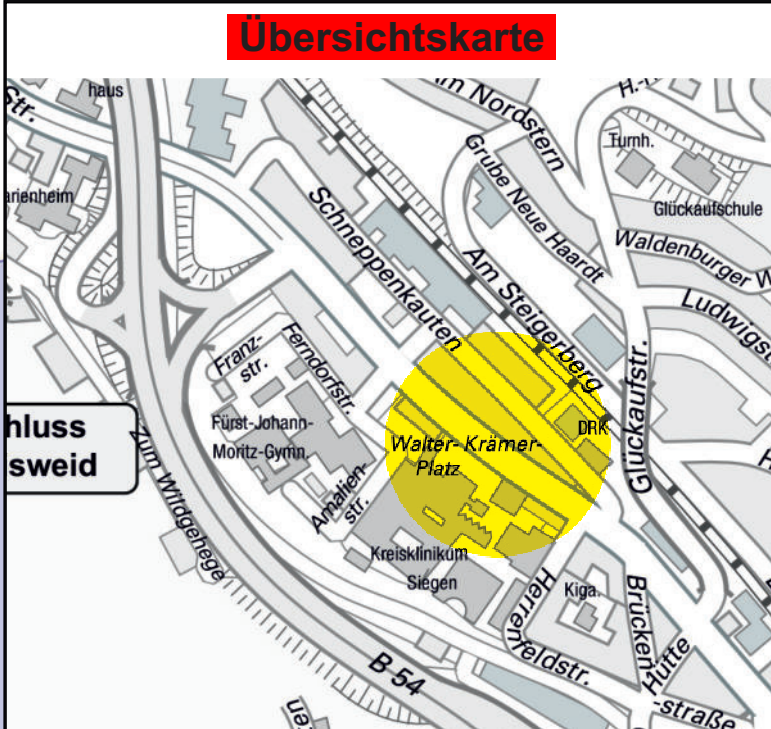
Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

Anlage 06

ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!

Letzter Planungsstand:
05.05.2023



- LEGENDE:**
- Markierung im Plan rot = neu
 - Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
 - Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
 - Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

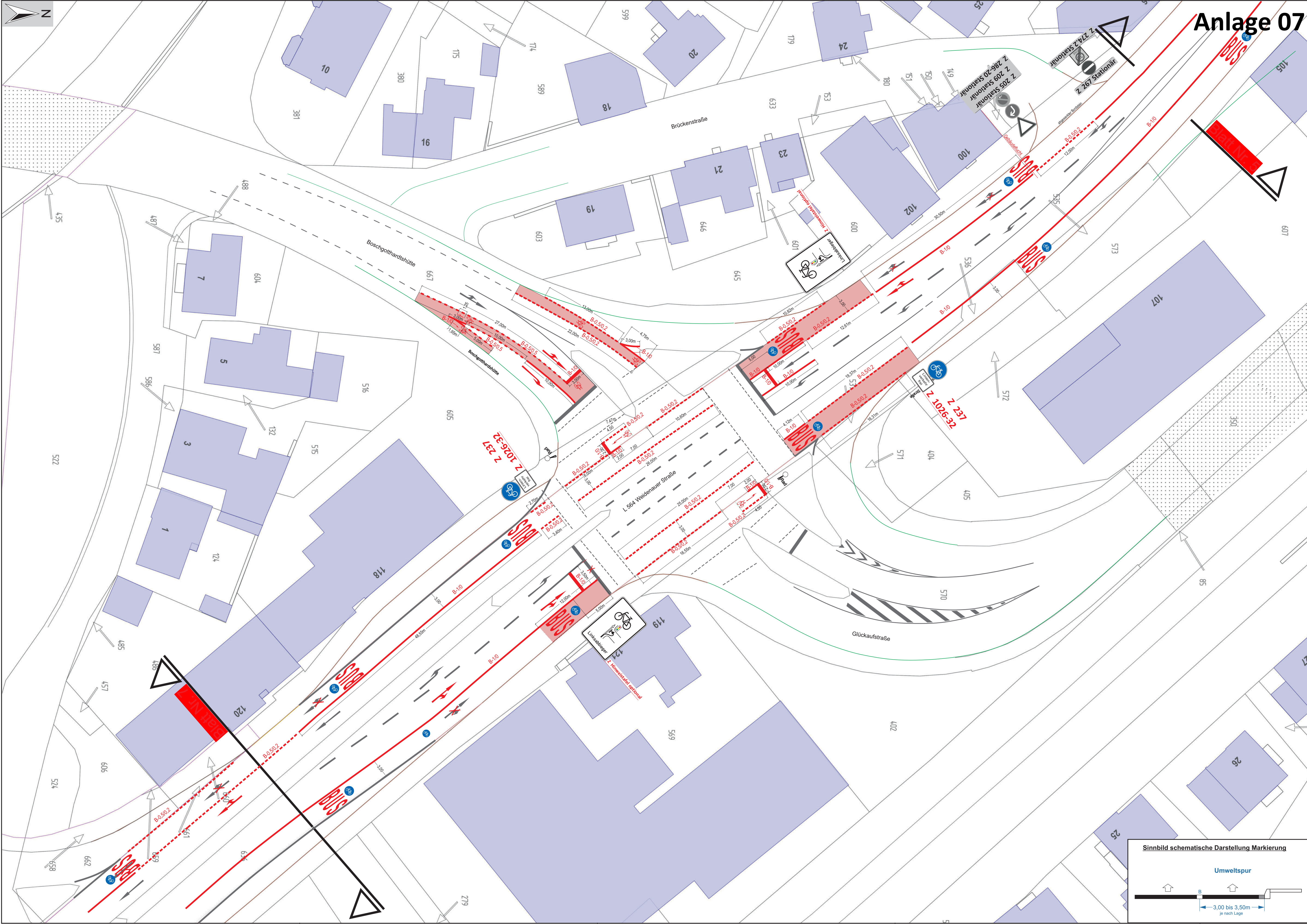
ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µm]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse

Radwegmarkierung farbig	Verkehrsrot
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

	Sinnbild Fußgänger		Richtungsfrei auf der Umweltspur
	Piktogramm VZ 237		Richtungsfrei auf der Fahrradweiche und sonst. Radfahrstreifen
	Sinnbild Fahrrad		

VZ Größe 2

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN					
Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt					
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr					
Reg.Nr.		Datum	Zeichen		
Format	950 x 594	bearbeitet	20.02.2023 R. Gaida		
Blatt Nr.	5	LAGEPLAN			
Planbezeichnung		Maßstab 1 : 250			
Markierungsplan UMWELTSPUREN auf der Nord - Süd Achse					
Knoten:					
L 564 Weidenauer Straße					



Anlage 07

HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

ENTWURF


Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!
Letzter Planungsstand:
03.05.2023



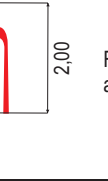
- LEGENDE:**
- Markierung im Plan rot = neu
 - Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
 - Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
 - Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse


Radwegmarkierung farbig	Verkehrsrot
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten



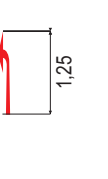
Sinnbild „Fußgänger“



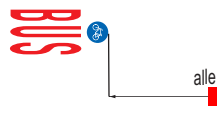
Richtungspfeil auf der Umweltspur



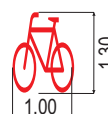
Piktogramm VZ 237




Richtungspfeil auf der Fahrradweiche und sonst. Radfahrstreifen




alle 45 m




Sinnbild „Fahrrad“



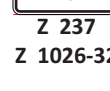
Linksabbieger



Hinweisstafel optional



VZ Größe 2



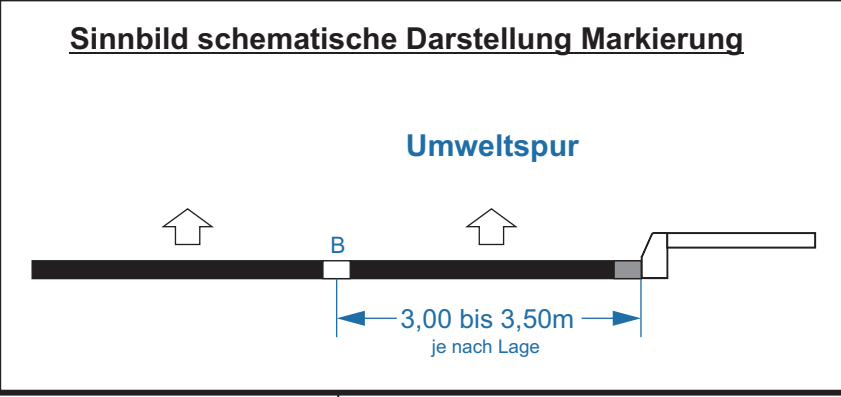
Linienverkehr frei
Z 237
Z 1026-32

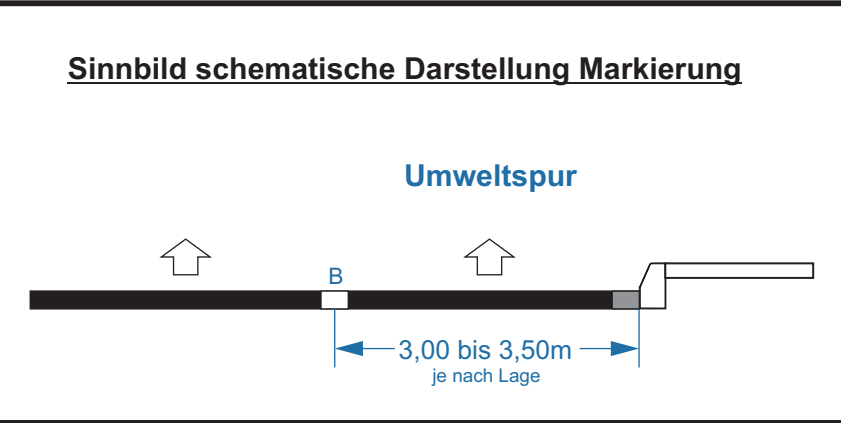
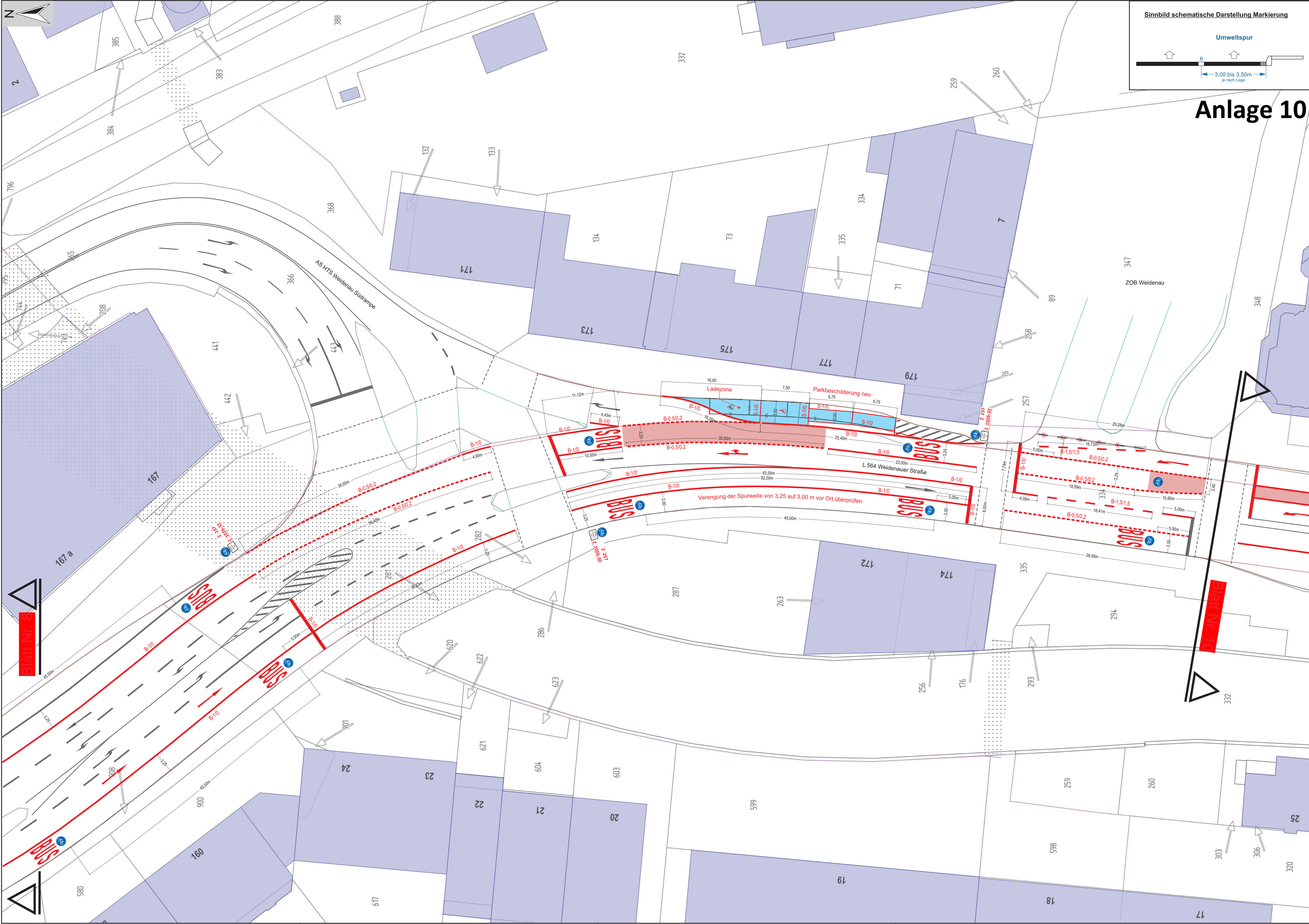
UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN			
Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt			
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr			
Reg.Nr.		Datum	Zeichen
Format	950 x 594	bearbeitet 15.02.2023	R. Gaida
Blatt Nr.	6	LAGEPLAN	
		Maßstab 1 : 250	

Planbezeichnung

Markierungsplan
UMWELTSPUREN
auf der Nord - Süd Achse

Knoten:
L 564 Weidenauer Str. / Glückaufstr./
Boschgotthardshütte





Anlage 10

HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!

Letzter Planungsstand:
11.05.2023



- LEGENDE:**
- Markierung im Plan rot = neu
 - Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
 - Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
 - Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagesichtbarkeit	Q 4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse
Radwegmarkierung farbig	Verkehrsrot
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

VZ Größe 2

Linienverkehr frei
Z 237
Z 1026-32

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

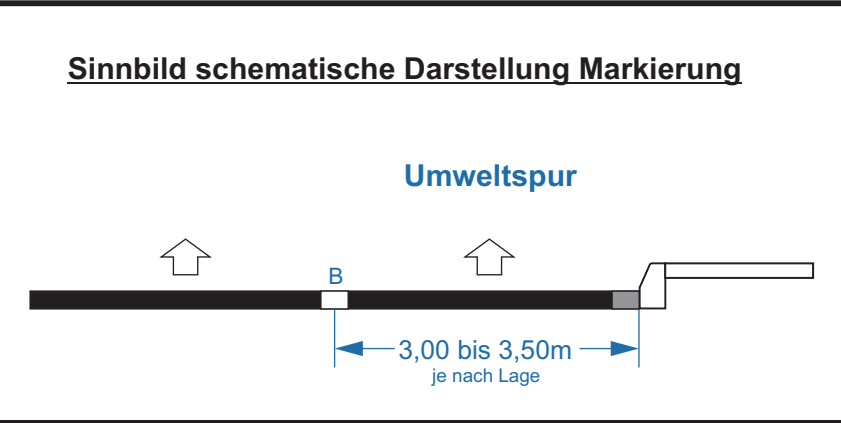
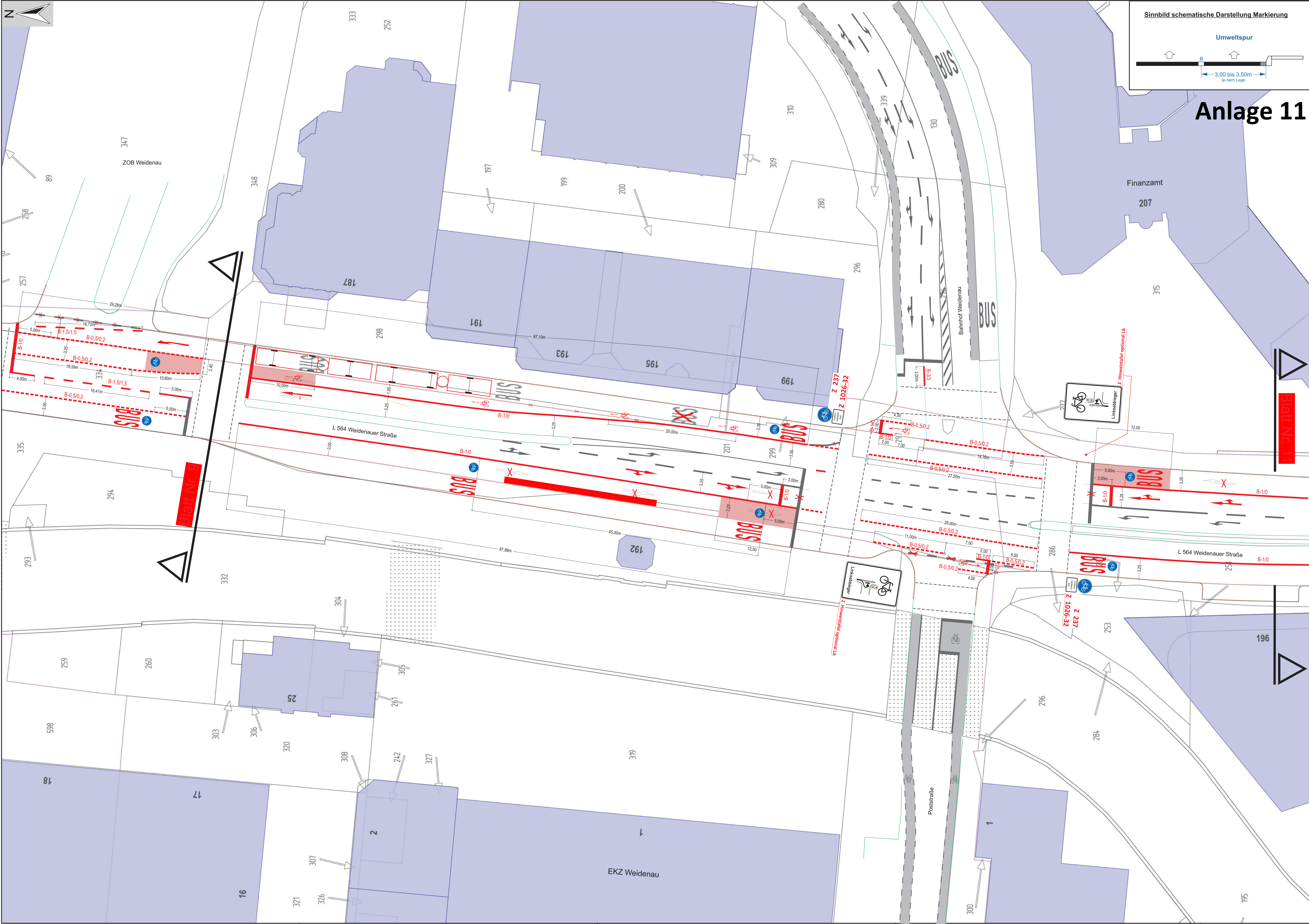
Reg.Nr.	Datum	Zeichen
Format 650 x 594	28.02.2023	R_Gaida

Blatt Nr. 9	LAGEPLAN
	Maßstab 1 : 250

Planbezeichnung

Markierungsplan UMWELTSPUREN
auf der Nord - Süd Achse

Knoten:
L 564 Weidenauer Str./ AS HTS Weidenau Südrampe



HINWEISE:

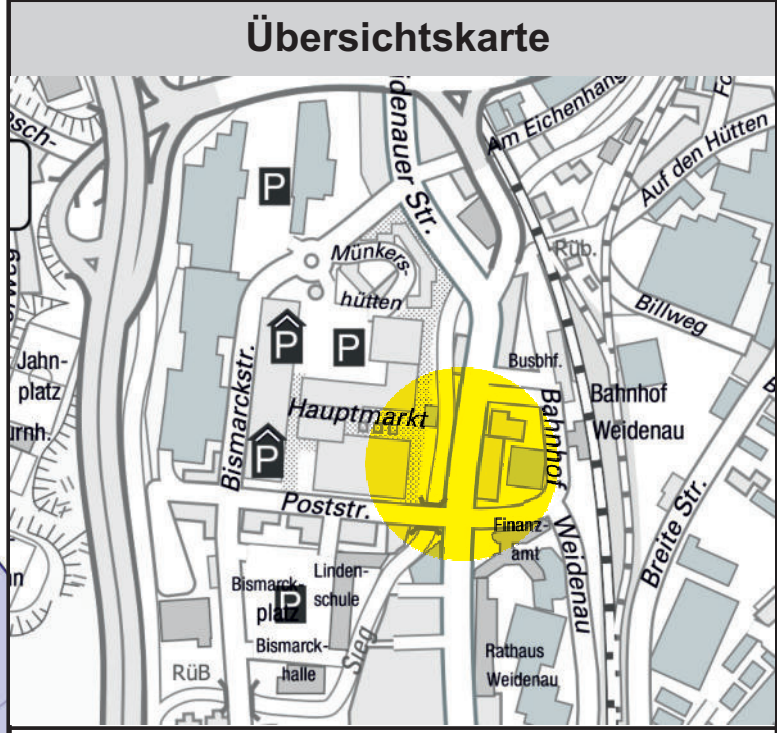
Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!

Letzter Planungsstand:
03.05.2023



LEGENDE:

- Markierung im Plan rot = neu
- Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
- Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
- Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe

Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse

Radwegmarkierung farbig Verkehrsrot
Hohe Griffigkeit bis zu > 65 SRT Einheiten

VZ Größe 2

Linksabbieger

Linienverkehr frei

Z 237
Z 1026-32

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt

Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

Reg.Nr.	Datum	Zeichen
950 x 594	02.03.2023	R_Gaida

Blatt Nr. **10**

LAGEPLAN

Maßstab 1 : 250

Planbezeichnung

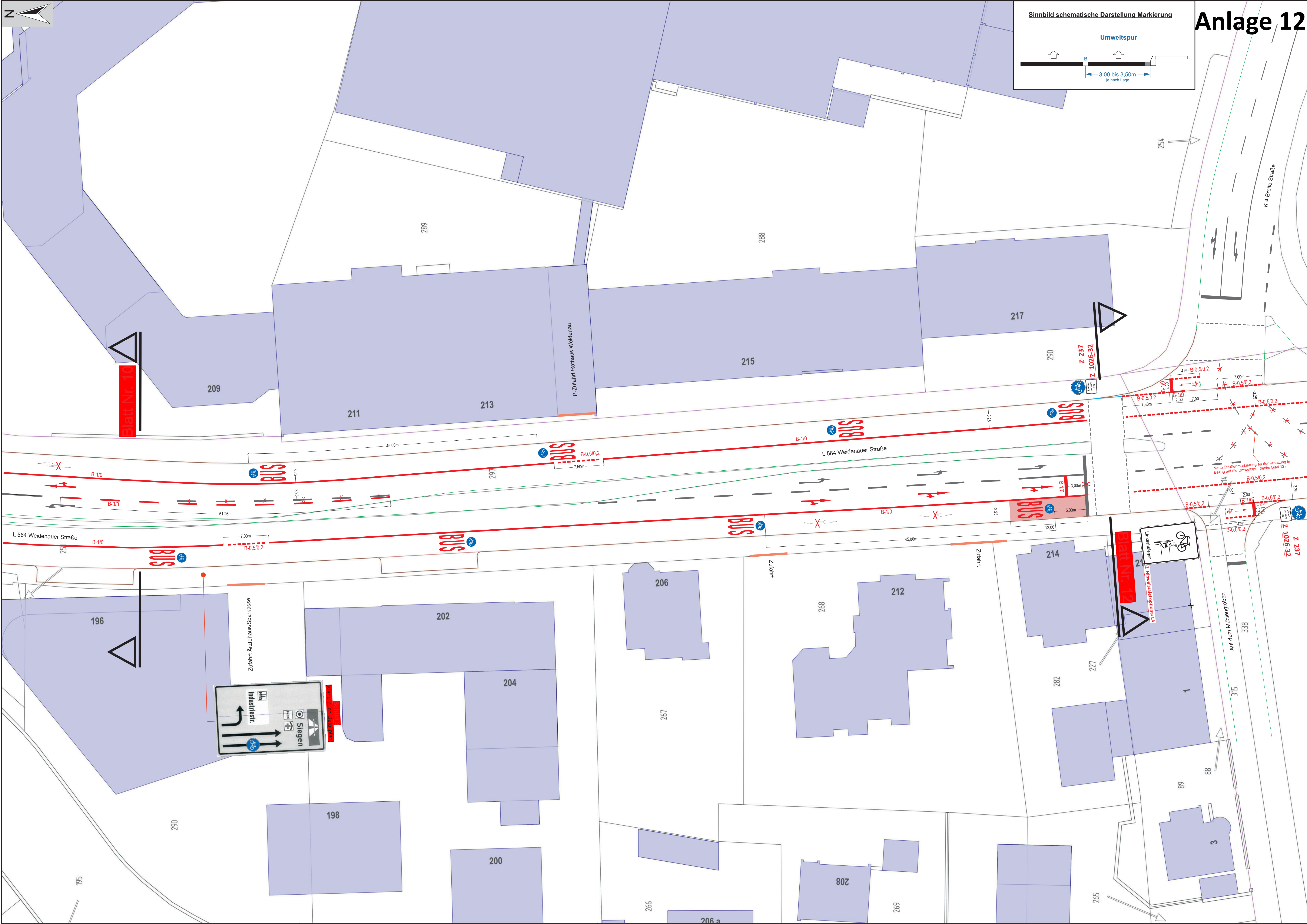
Markierungsplan

UMWELTSPUREN

auf der Nord - Süd Achse

Knoten:

L 564 Weidenauer Straße / Poststraße/
Bahnhof Weidenau



Anlage 12

HINWEISE:

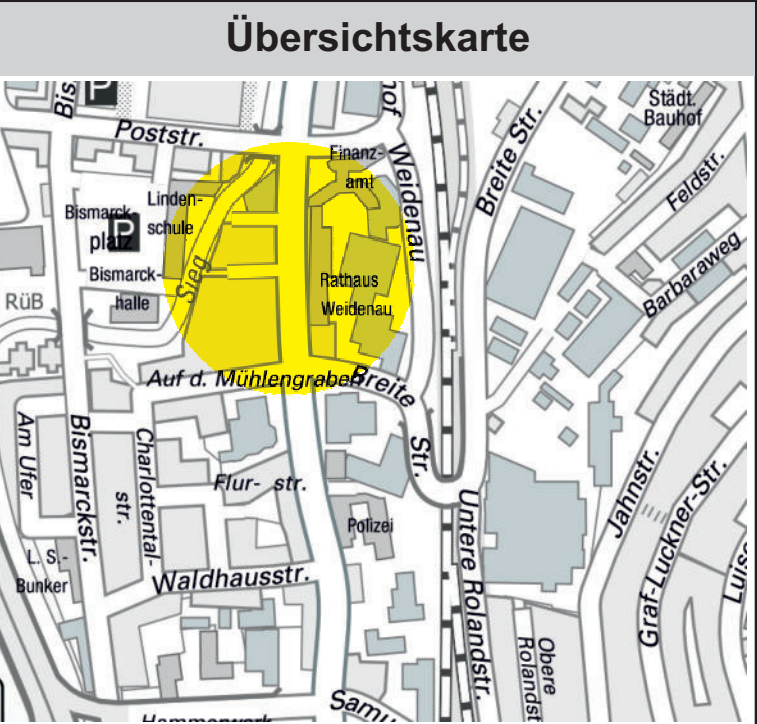
Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!

Letzter Planungsstand:
03.05.2023



- LEGENDE:**
- Markierung im Plan rot = neu
 - Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
 - Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
 - Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse
Radwegmarkierung farbig	Verkehrsrot
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt

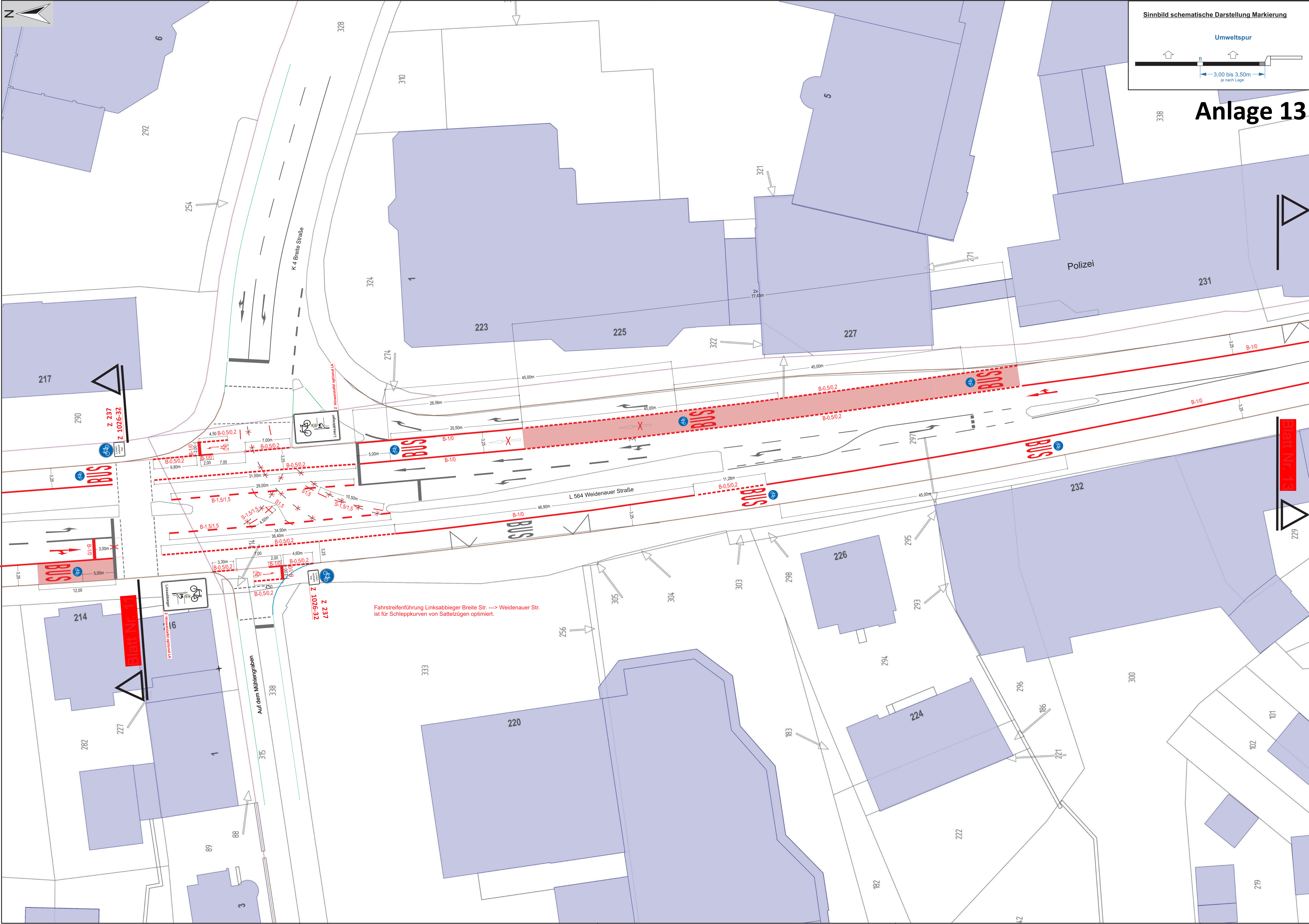
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

Reg.Nr.	Datum	Zeichen	
Format	950 x 594	03.02.2023	R.Gaida
Blatt Nr.	LAGEPLAN		
11	Maßstab 1 : 250		

Planbezeichnung

Markierungsplan
UMWELTSPUREN
auf der Nord - Süd Achse

Knoten:
L 564 Weidenauer Str. / Poststraße bis Auf dem Mühlengraben



HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!

Letzter Planungsstand:
04.05.2023

Übersichtskarte

LEGENDE:

- Markierung im Plan rot = neu
- Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
- Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
- Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe

Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse

Radwegmarkierung farbig	Verkehrsrot
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt

Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

Reg.Nr.	Datum	Zeichen
950 x 594	06.03.2023	R_Gajda

Blatt Nr. 12	LAGEPLAN
	Maßstab 1 : 250

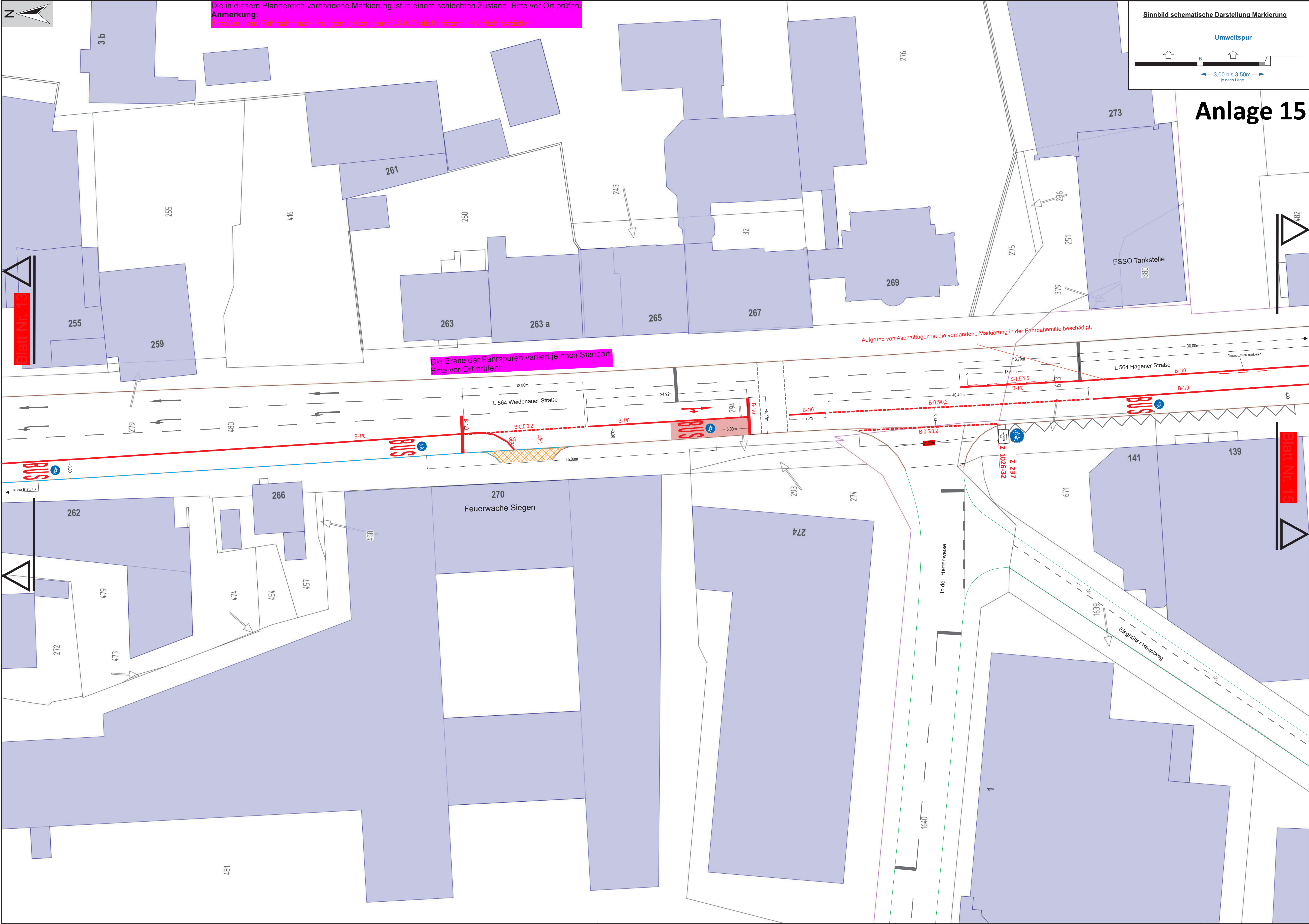
Planbezeichnung

Markierungsplan UMWELTSPUREN

auf der Nord - Süd Achse

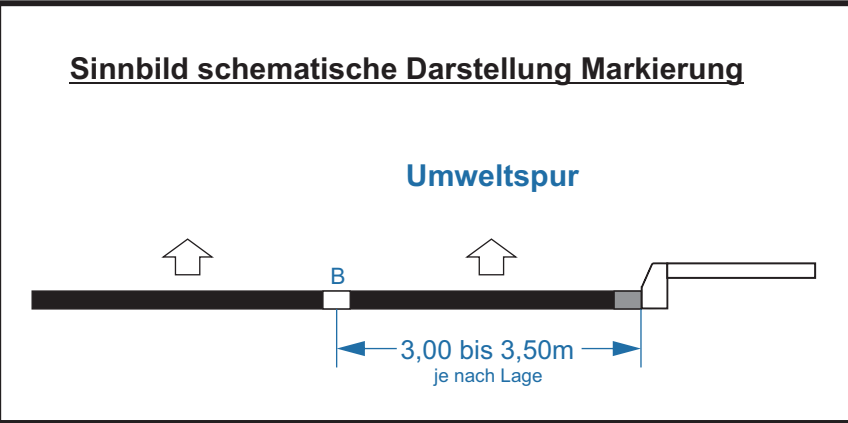
Knoten:

L 564 Weidenauer Str. / K 4 Breite Straße / Auf dem Mühlengraben / Polizei



Die in diesem Planbereich vorhandene Markierung ist in einem schlechten Zustand. Bitte vor Ort prüfen.
Anmerkung:
Straßen- und Fahrbahnmarkierungen gelten gemäß StVO als horizontale Verkehrszeichen.

Die Breite der Fahrspuren variiert je nach Standort.
Bitte vor Ort prüfen!



HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!
Letzter Planungsstand:
03.05.2023

Übersichtskarte

- LEGENDE:**
- Markierung im Plan rot = neu
 - Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
 - Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
 - Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q 4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse
Radwegmarkierung farbig Verkehrsrot	
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

VZ Größe 2

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

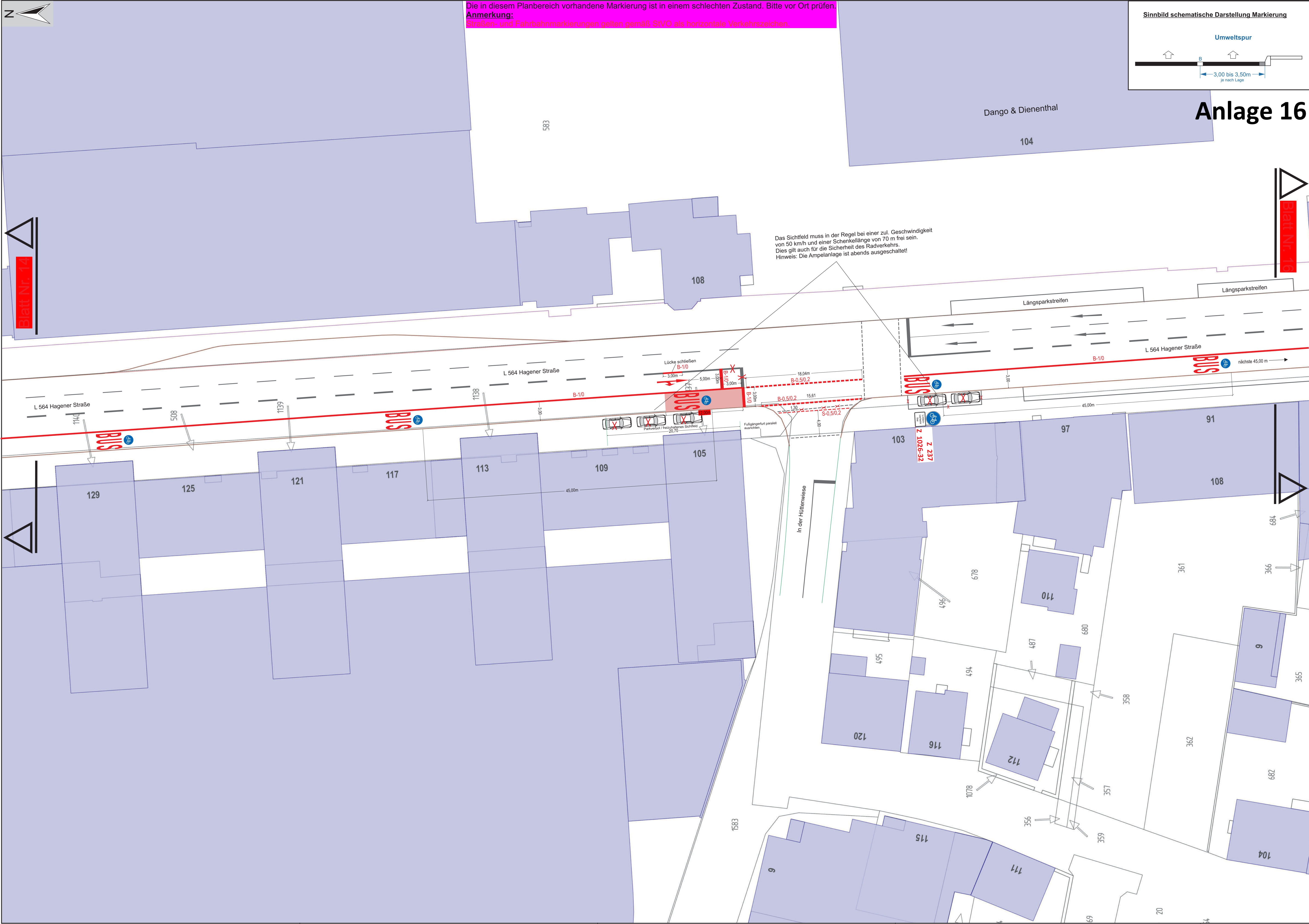
Reg.Nr.	Datum	Zeichen
950 x 594	09.03.2023	R_Gaida

Blatt Nr.	LAGEPLAN
14	Maßstab 1 : 250

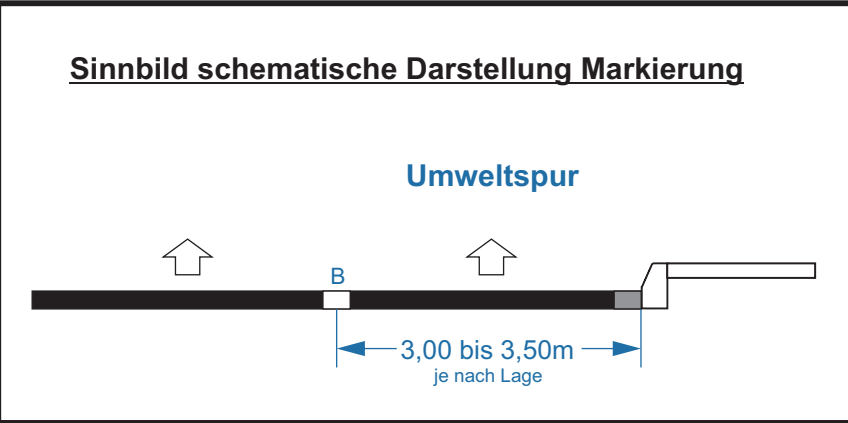
Planbezeichnung

Markierungsplan
UMWELTSPUREN
auf der Nord - Süd Achse

Knoten:
L 564 Weidenauer Straße / Hagener Straße/
In der Herrenwiese



Die in diesem Planbereich vorhandene Markierung ist in einem schlechten Zustand. Bitte vor Ort prüfen.
Anmerkung:
Straßen- und Fahrbahnmarkierungen gelten gemäß StVO als horizontale Verkehrszeichen.



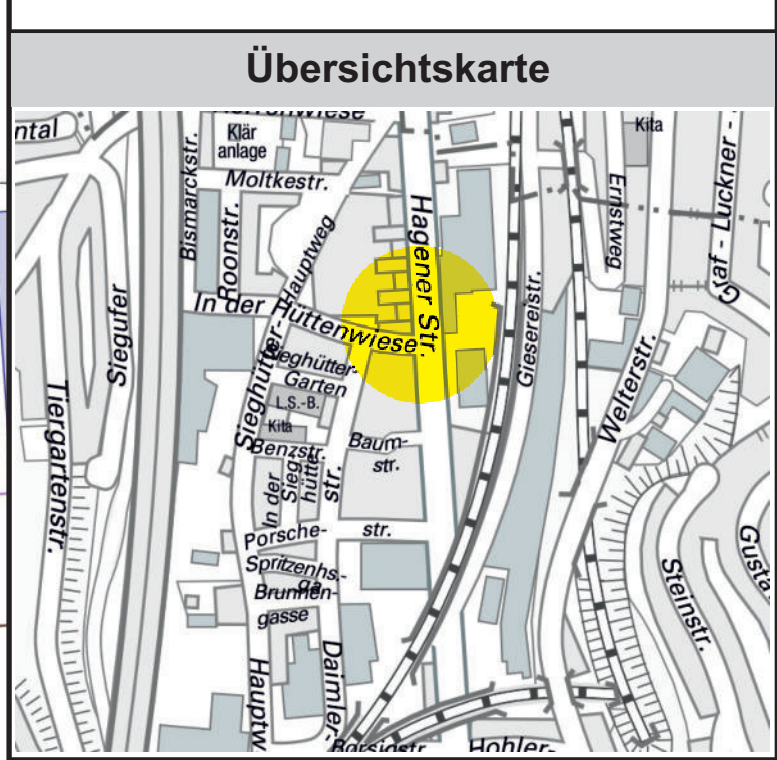
HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!
Letzter Planungsstand:
03.05.2023



- LEGENDE:**
- Markierung im Plan rot = neu
 - Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
 - Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
 - Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q 4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse
Radwegmarkierung farbig Verkehrsrot	
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

VZ Größe 2

Linienverkehr frei
Z 237
Z 1026-32

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

Reg.Nr.	Datum	Zeichen
Format 950 x 594	09.03.2023	R_Gajda

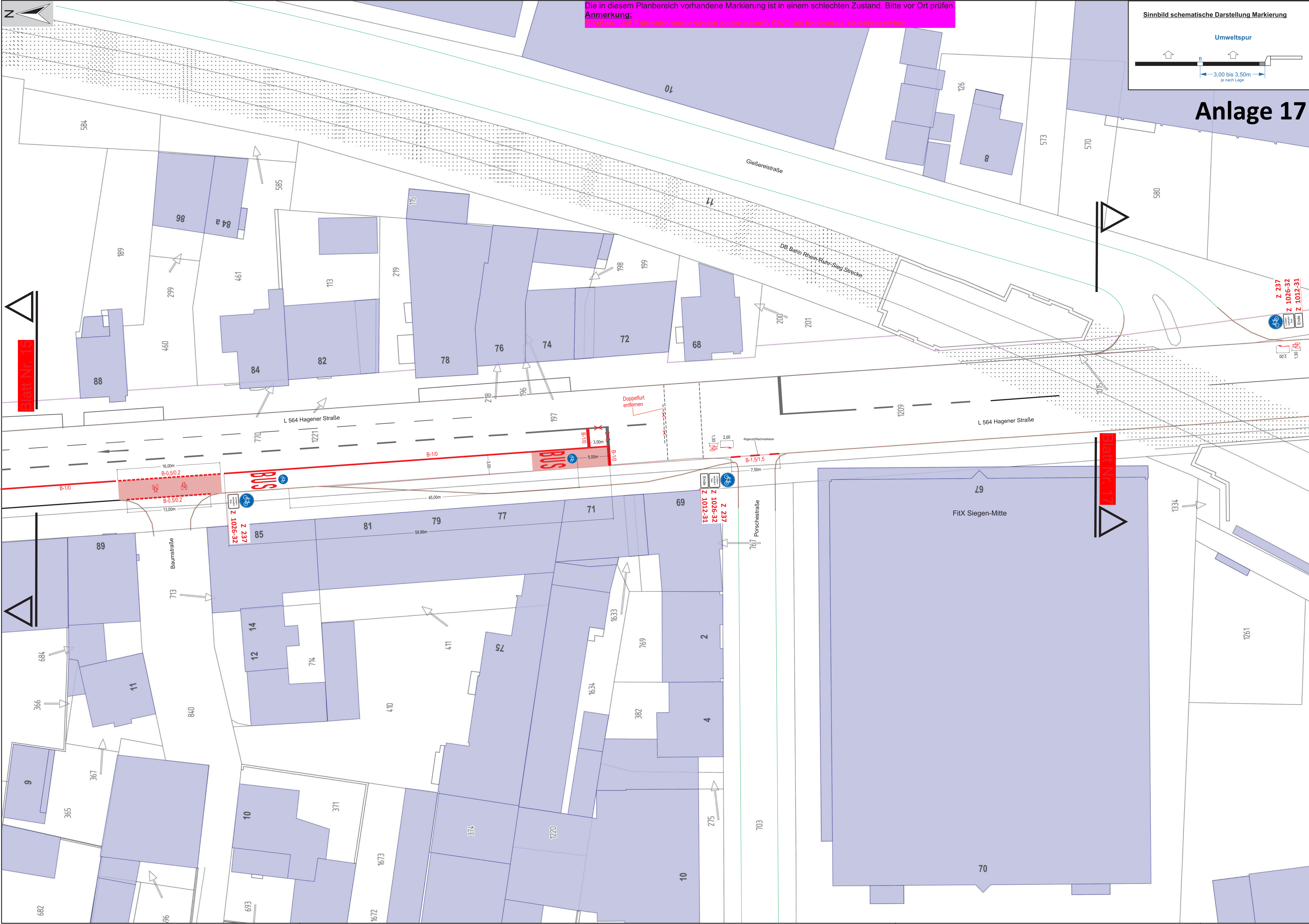
Blatt Nr. 15	LAGEPLAN
Maßstab 1 : 250	

Planbezeichnung

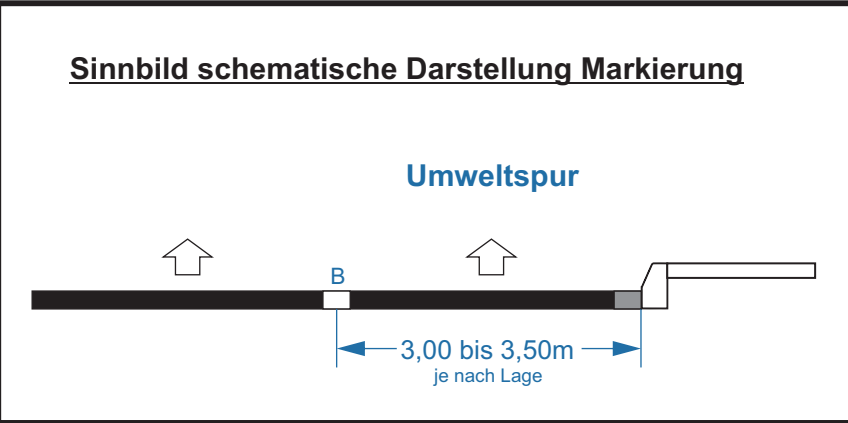
Markierungsplan
UMWELTSPUREN
auf der Nord - Süd Achse

Knoten:

L 564 Hagener Straße / In der Hüttenwiese



Die in diesem Planbereich vorhandene Markierung ist in einem schlechten Zustand. Bitte vor Ort prüfen.
Anmerkung:
Straßen- und Fahrbahnmarkierungen gelten gemäß StVO als horizontale Verkehrszeichen.



HINWEISE:

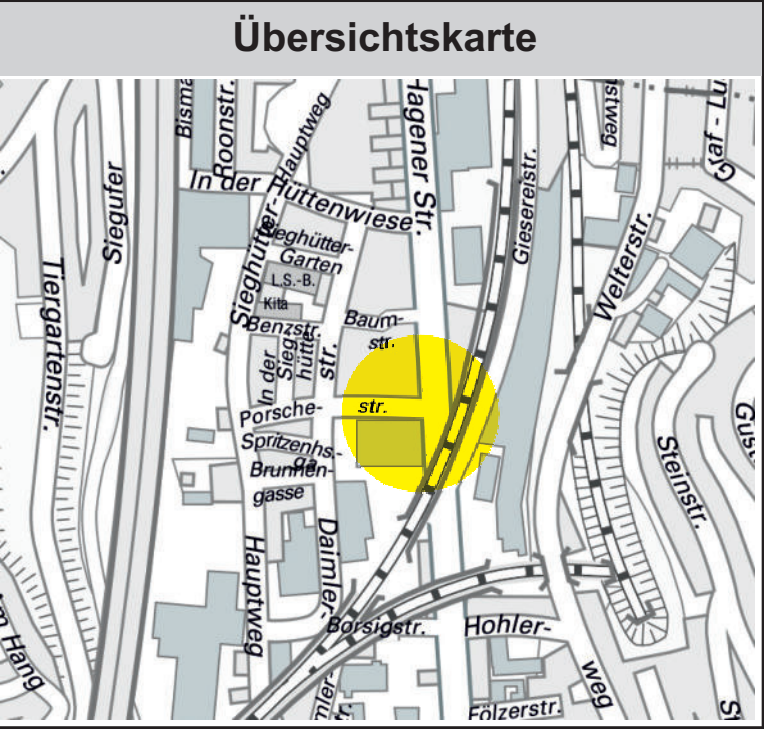
Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!

Letzter Planungsstand:
03.05.2023



- LEGENDE:**
- Markierung im Plan rot = neu
 - Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
 - Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
 - Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse
Radwegmarkierung farbig Verkehrsrot	
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

	Sinnbild „Fußgänger“		Richtungspfeil auf der Umweltspur
	Piktogramm VZ 237		Richtungspfeil auf der Fahrradweiche und sonst. Radfahrstreifen
	alle 45 m		Sinnbild „Fahrrad“

VZ Größe 2

Linienverkehr frei	Linienverkehr frei
Ende	Ende
Z 237	Z 237
Z 1026-32	Z 1026-32
Z 1012-31	Z 1012-31

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt

Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

Reg.Nr.	Datum	Zeichen
950 x 594	10.03.2023	R_Gajda

Blatt Nr. **16**

LAGEPLAN

Maßstab 1 : 250

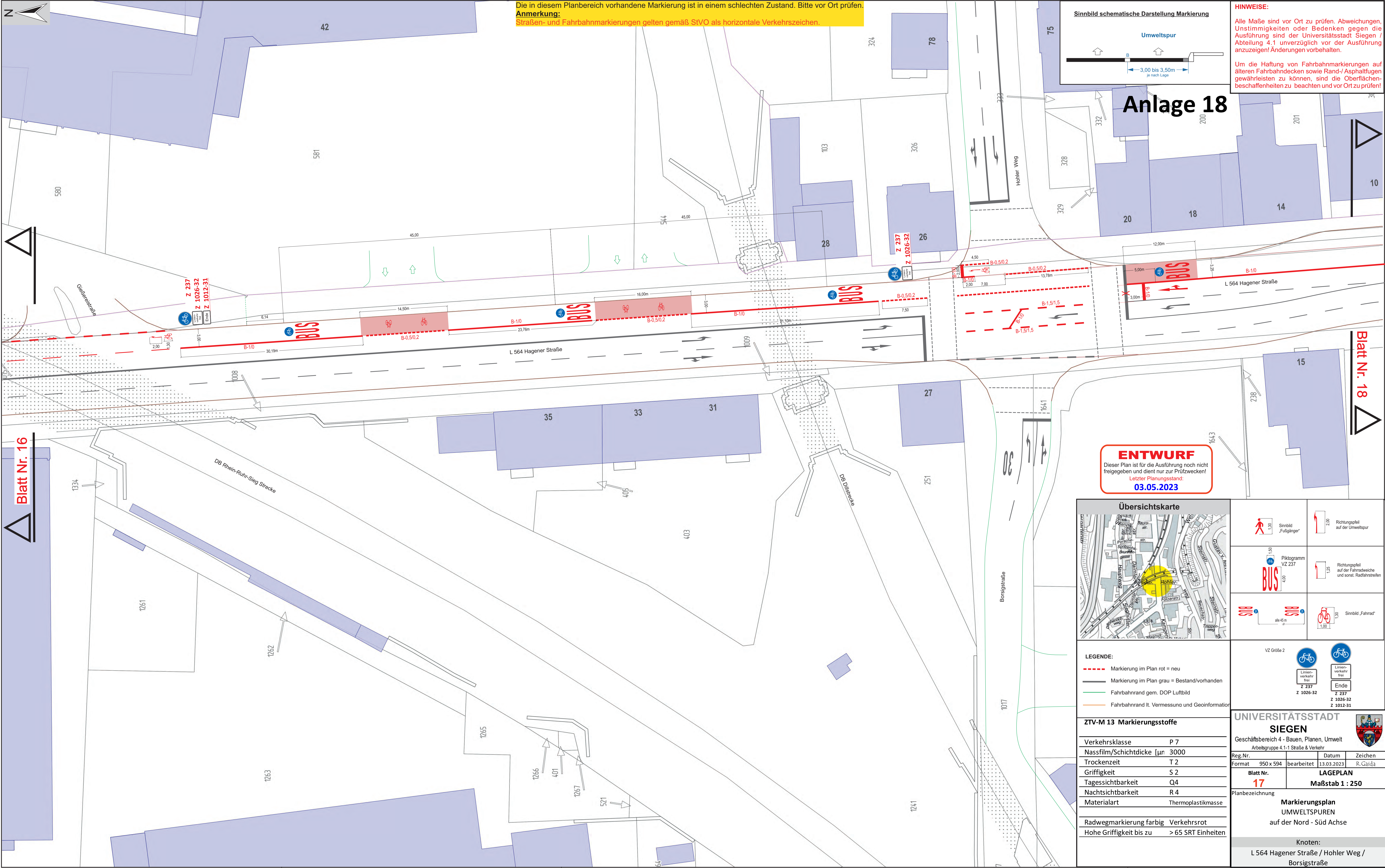
Planbezeichnung

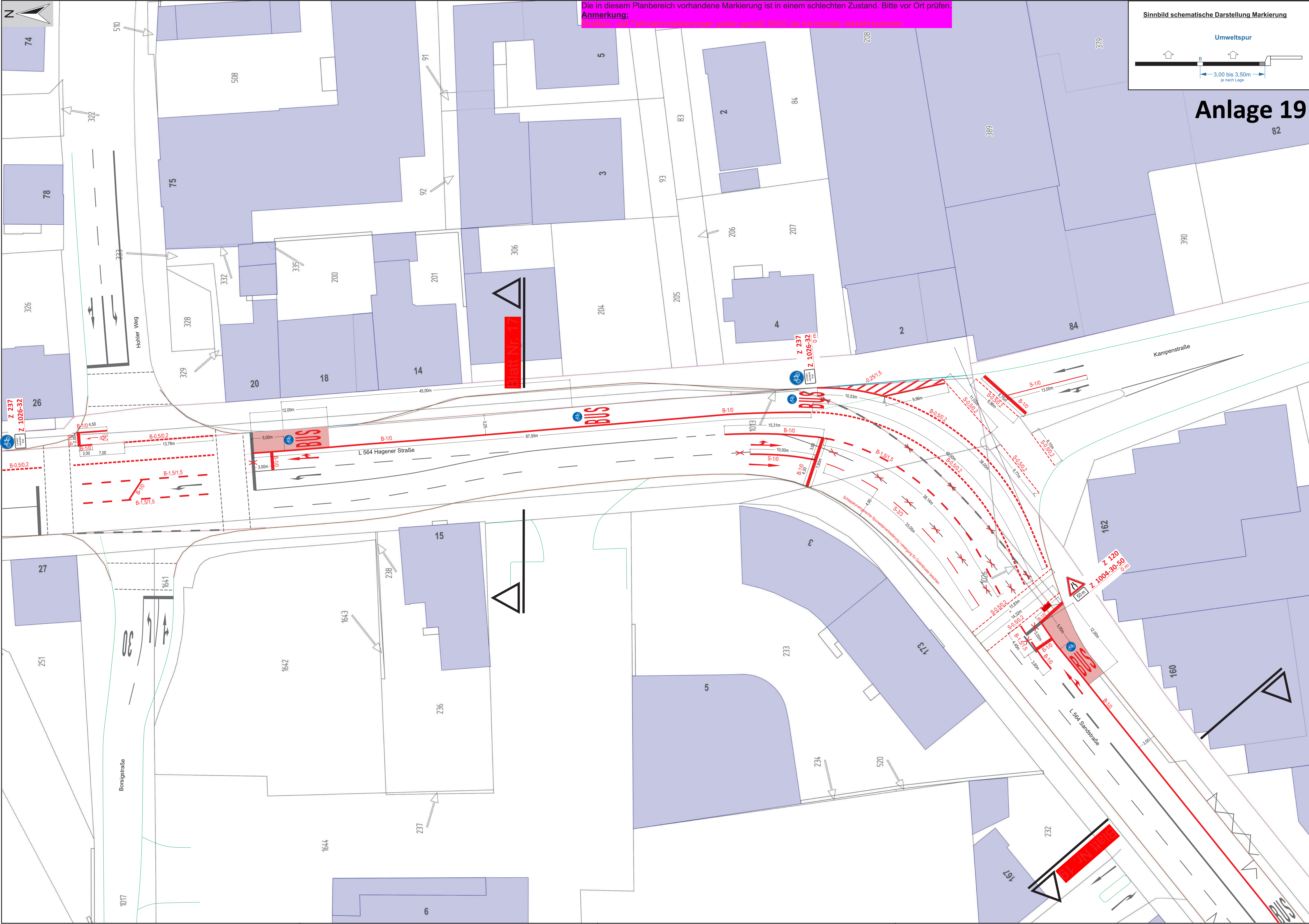
Markierungsplan UMWELTSPUREN

auf der Nord - Süd Achse

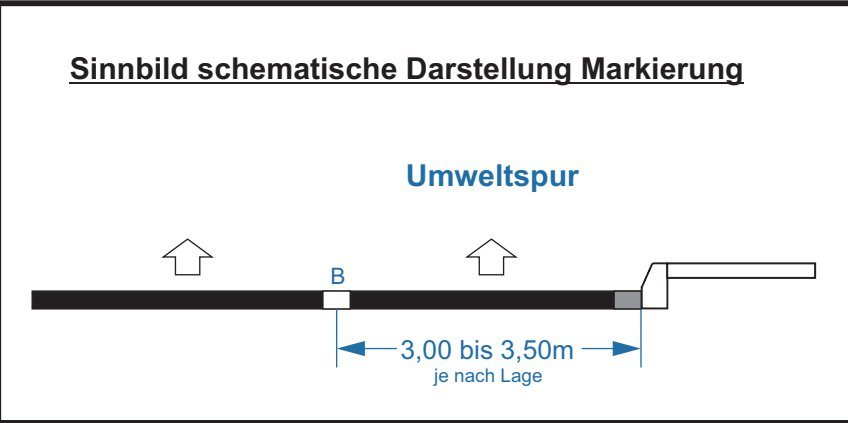
Knoten:

L 564 Hagener Straße / Baumstraße / Porschestraße





Die in diesem Planbereich vorhandene Markierung ist in einem schlechten Zustand. Bitte vor Ort prüfen.
Anmerkung:
Straßen- und Fahrbahnmarkierungen gelten gemäß StVO als horizontale Verkehrszeichen.



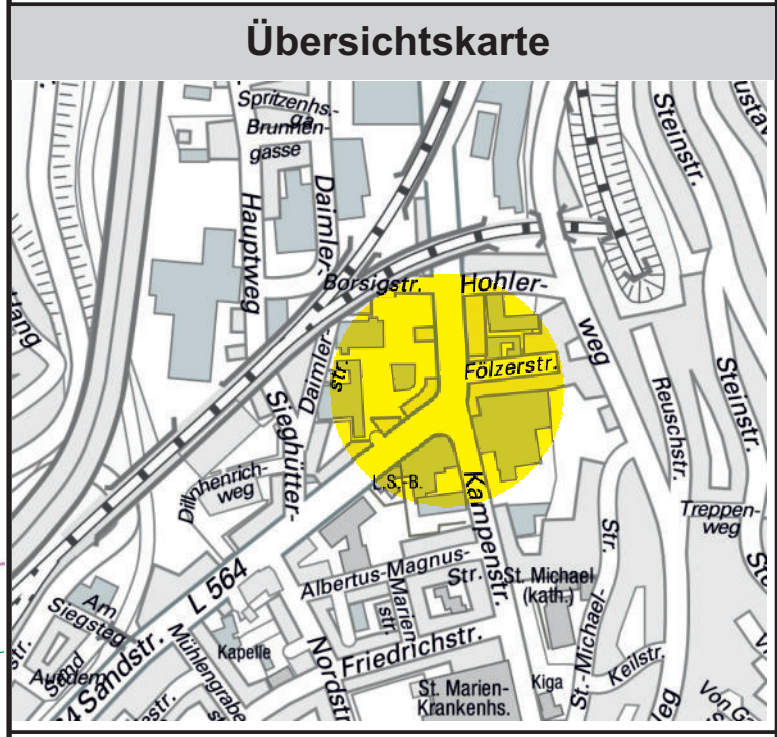
HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!


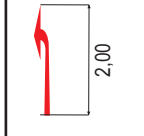

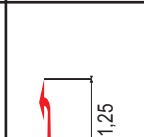

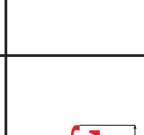
ENTWURF



Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!
Letzter Planungsstand:
11.05.2023



- LEGENDE:**
- Markierung im Plan rot = neu
 - Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
 - Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
 - Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q 4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse
Radwegmarkierung farbig Verkehrsrot	
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

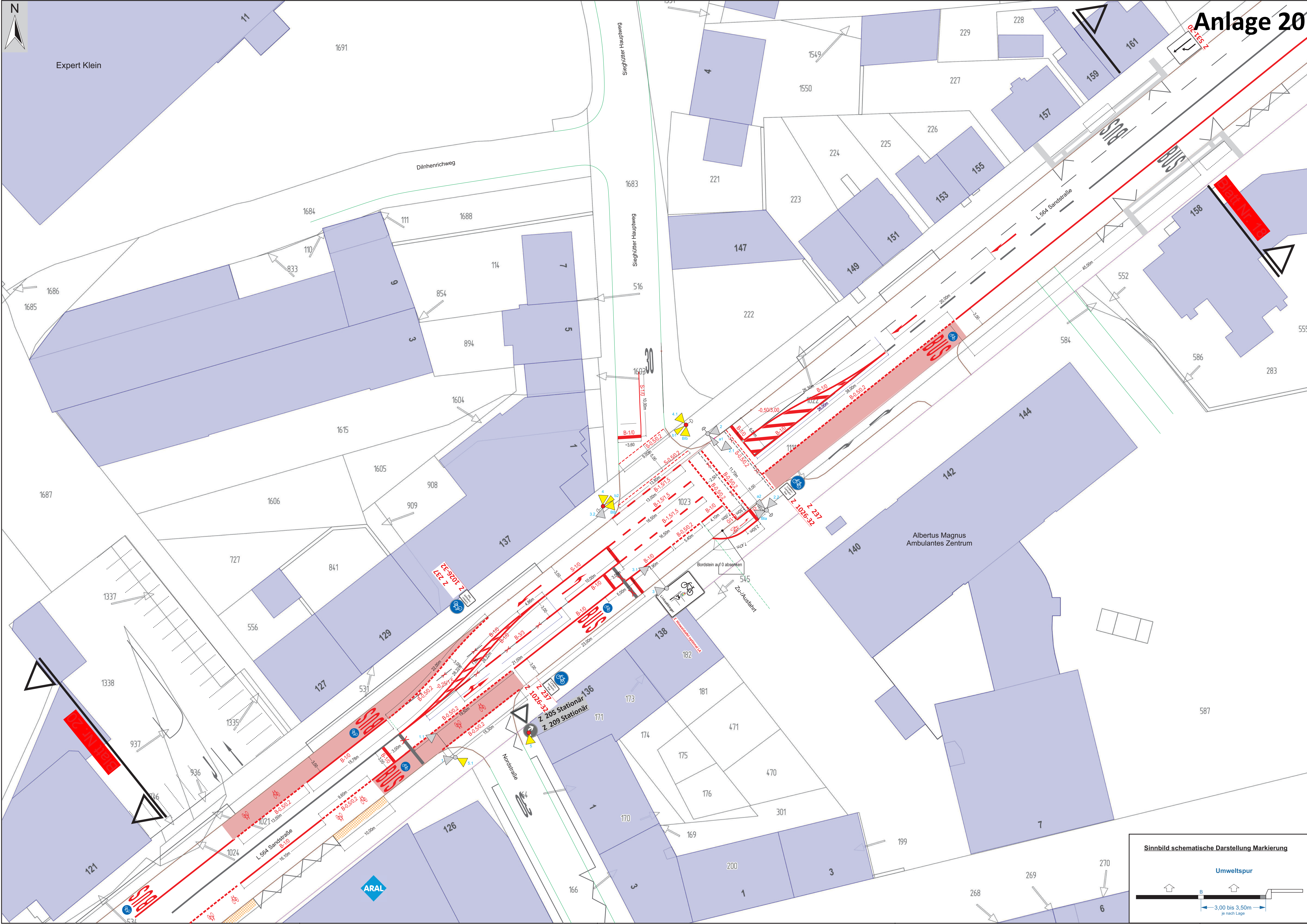
	Sinnbild „Fußgänger“		Richtungspfeil auf der Umweltspur
	Piktogramm VZ 237		Richtungspfeil auf der Fahrdachweiche und sonst. Radfahrstreifen
	alle 45 m		Sinnbild „Fahrrad“

	VZ Größe 2		50 m
Z 237		Z 120	
Z 1026-32		Z 1004-30-50	

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

Reg.Nr.	950 x 594	bearbeitet	Datum	15.03.2023	Zeichen	R.Gaida
Blatt Nr.	18					
Planbezeichnung	Markierungsplan UMWELTSPUREN auf der Nord - Süd Achse					
Knoten: L 564 Sandstraße / Hagener Straße / Kampenstraße						



Anlage 20

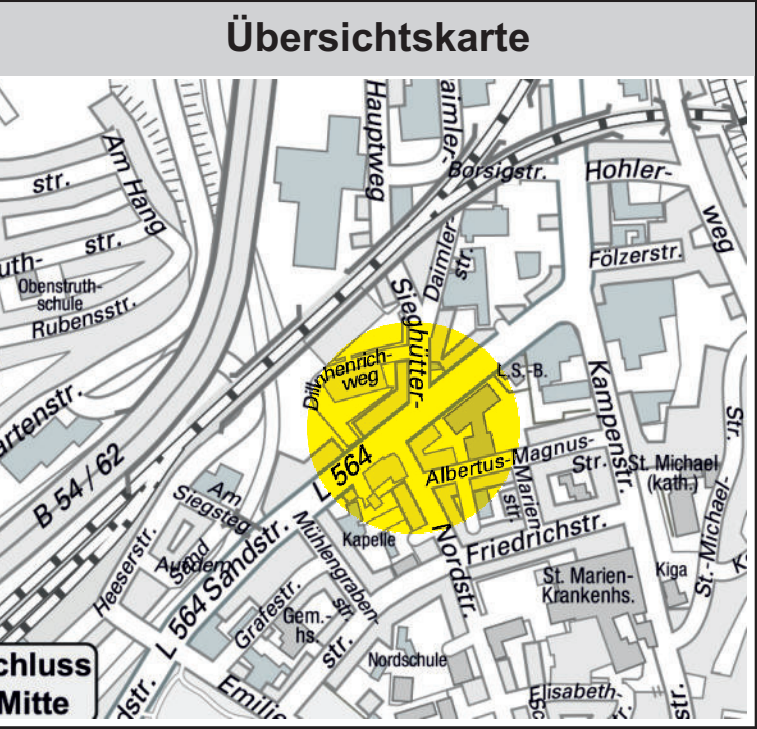
HINWEISE:

Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!
Letzter Planungsstand:
11.05.2023



- LEGENDE:**
- Markierung im Plan rot = neu
 - Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
 - Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
 - Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q 4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse

Radwegmarkierung farbig	Verkehrsrot
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

	Sinnbild „Fußgänger“		Richtungspfeil auf der Umweltspur
	Piktogramm VZ 237		Richtungspfeil auf der Fahrradweiche und sonst. Radfahrstreifen
	Sinnbild „Fahrrad“		

VZ Größe 2

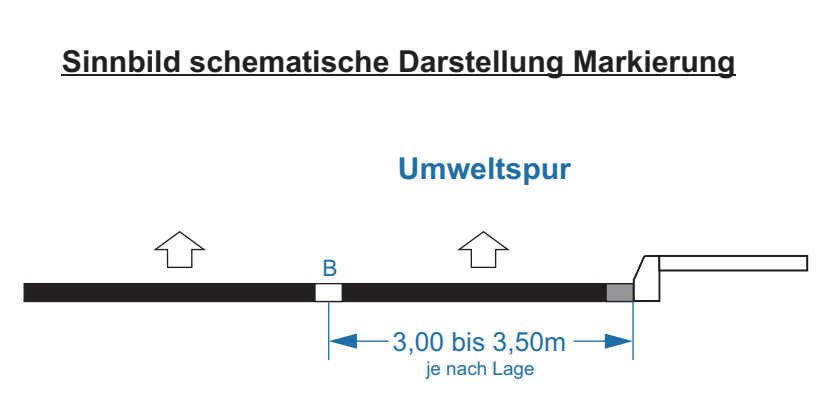
Linienverkehr Z 237	Z 531-20	Linksabbieger

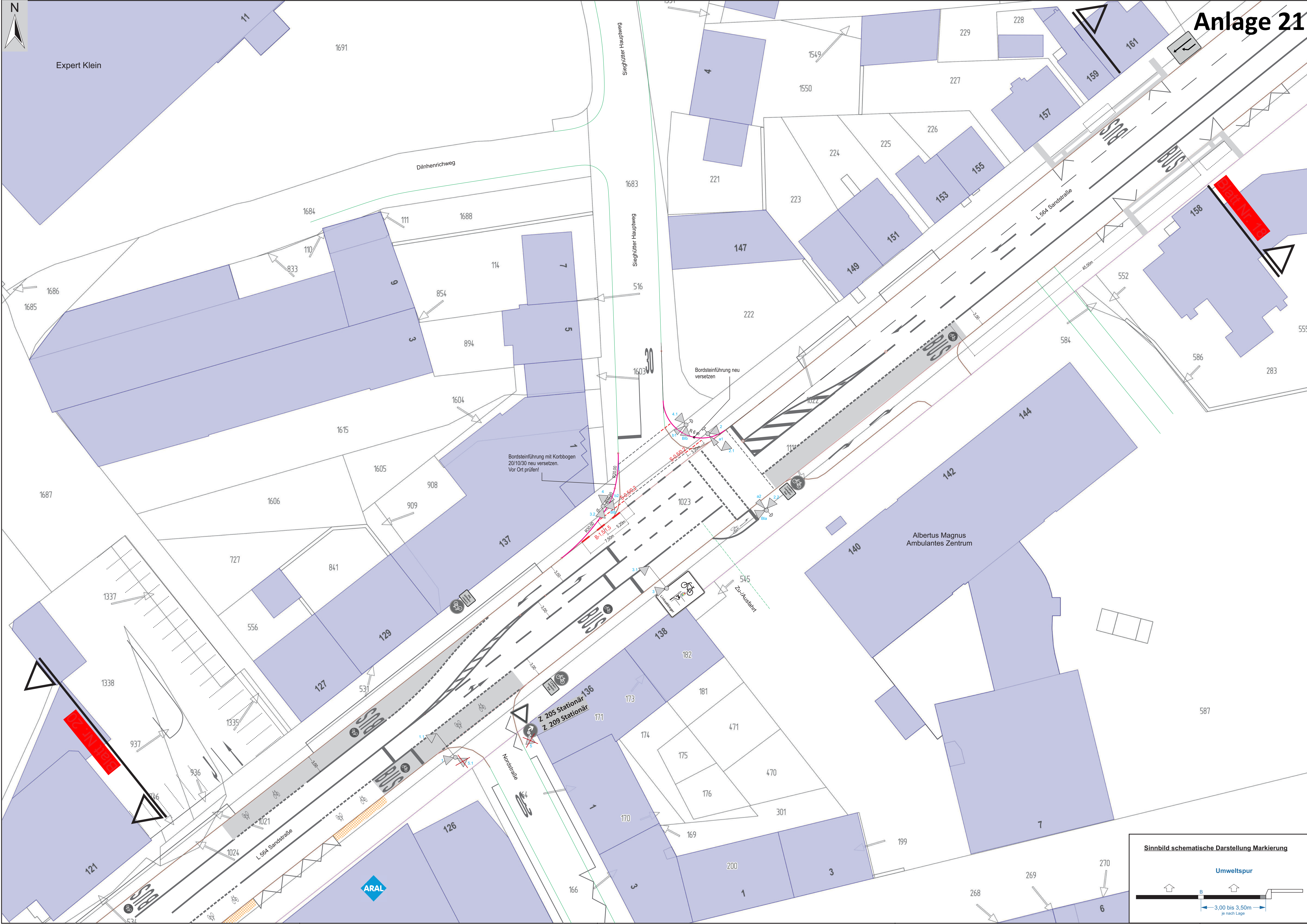
UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN			
Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt			
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr			
Reg.Nr.		Datum	Zeichen
Format	950 x 594	16.03.2023	R_Gaida
Blatt Nr.	19	LAGEPLAN	
		Maßstab 1 : 250	

Planbezeichnung

Markierungsplan
UMWELTSPUREN
auf der Nord - Süd Achse

Knoten:
L 564 Sandstraße / Sieghütter Hauptweg / Nordstraße





Anlage 21

HINWEISE:

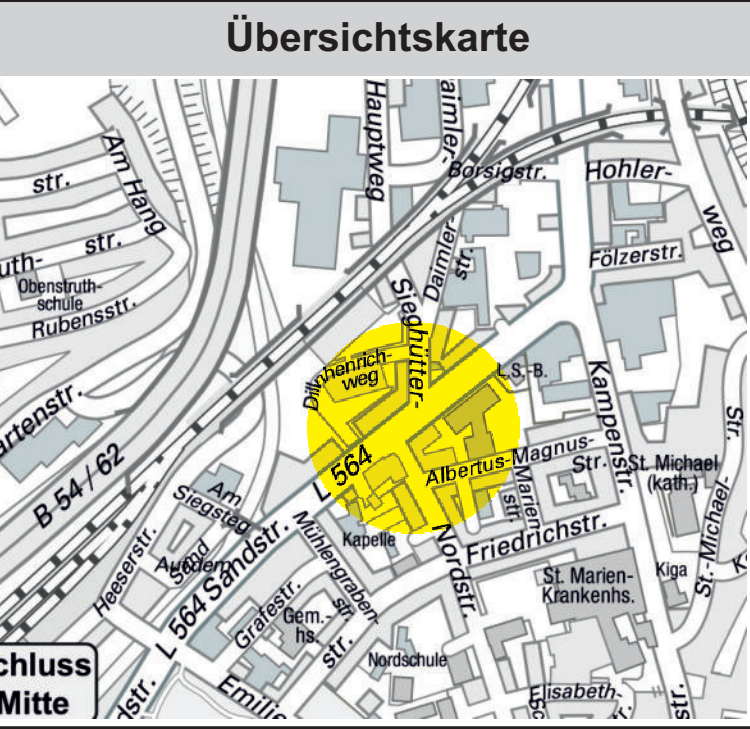
Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.

Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!

ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!

Letzter Planungsstand:
11.05.2023




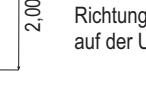

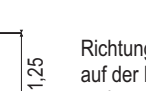

LEGENDE:

---	Markierung im Plan rot = neu
—	Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
—	Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
—	Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation



ZTV-M 13 Markierungsstoffe

Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µr]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q 4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse

Radwegmarkierung farbig	Verkehrsrot
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

 Sinnbild „Fußgänger“	 Richtungspfeil auf der Umweltspur
 Piktogramm VZ 237	 Richtungspfeil auf der Fahrdachweiche und sonst. Radfahrstreifen
 Sinnbild „Fahrrad“	

VZ Größe 2

 Linienverkehr frei Z 237 Z 1026-32	 Linksabbieger Z 531-20
--	---

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

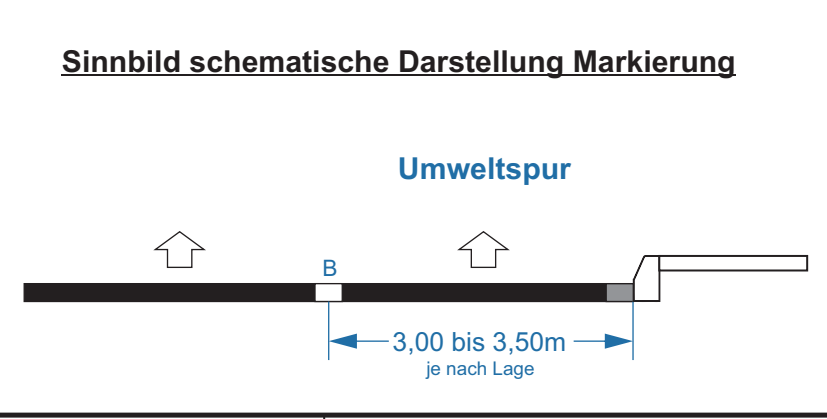
Reg.Nr.	Datum	Zeichen
950 x 594	16.03.2023	R_Gajda

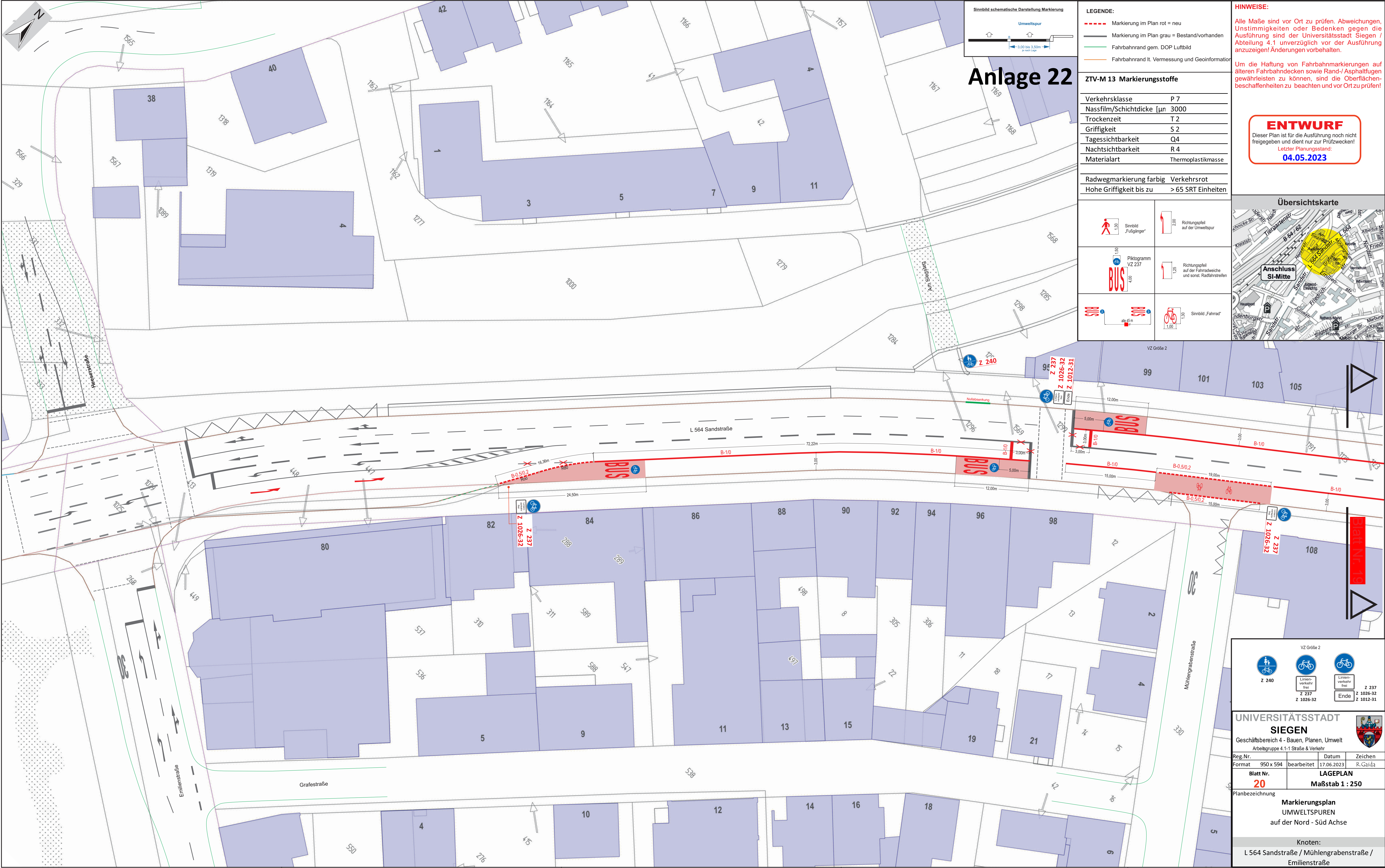
Blatt Nr.	LAGEPLAN
19	Maßstab 1 : 250

Planbezeichnung

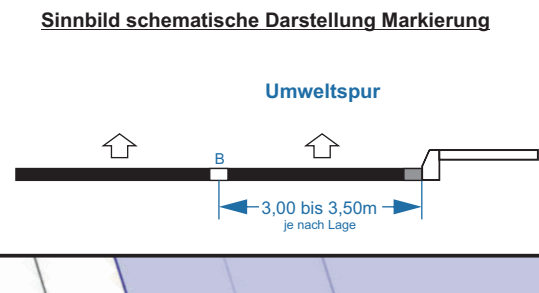
Markierungsplan
UMWELTSPUREN
auf der Nord - Süd Achse

Knoten:
L 564 Sandstraße / Sieghütter Hauptweg / Nordstraße


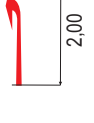

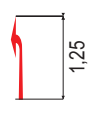
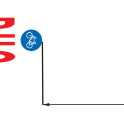




Anlage 22



LEGENDE:	
---	Markierung im Plan rot = neu
---	Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
---	Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
---	Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation
ZTV-M 13 Markierungsstoffe	
Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µm]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse
Radwegmarkierung farbig Verkehrsrot	
Hohe Griffigkeit bis zu	> 65 SRT Einheiten

 Sinnbild „Fußgänger“ 1,30	 Richtungspfeil auf der Umweltspur 2,00
 Piktogramm VZ 237 1,50 1,00	 Richtungspfeil auf der Fahrradweiche und sonst. Radfahrstellen 1,25
 Sinnbild „Fahrrad“ 1,00	

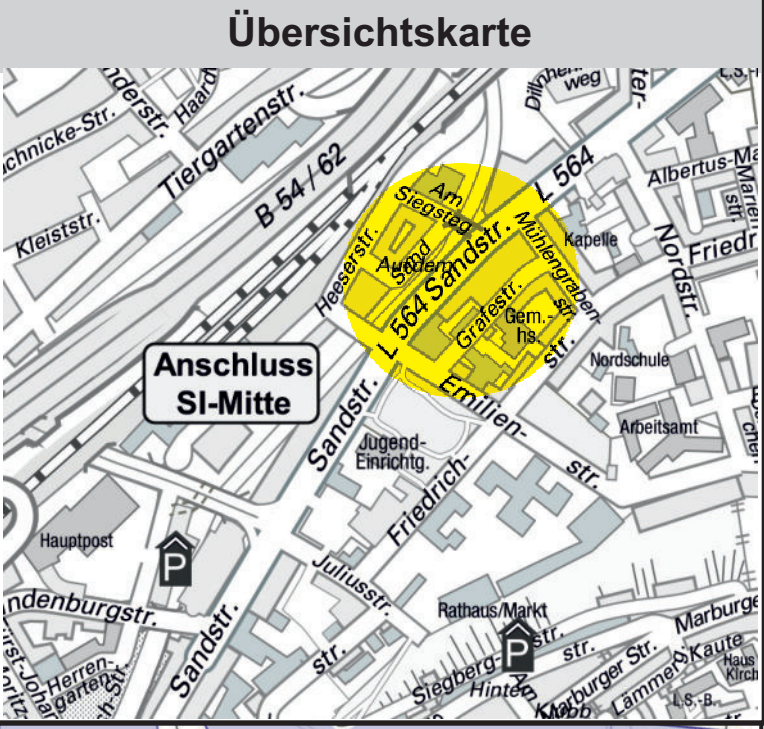
HINWEISE:


Alle Maße sind vor Ort zu prüfen. Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen / Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.


Um die Haftung von Fahrbahnmarkierungen auf älteren Fahrbahndecken sowie Rand-/ Asphaltfugen gewährleisten zu können, sind die Oberflächenbeschaffenheiten zu beachten und vor Ort zu prüfen!


ENTWURF

Dieser Plan ist für die Ausführung noch nicht freigegeben und dient nur zur Prüfzwecken!
Letzter Planungsstand:
04.05.2023




Z 240


Z 237
Z 1026-32


Z 237
Z 1026-32
Ende

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

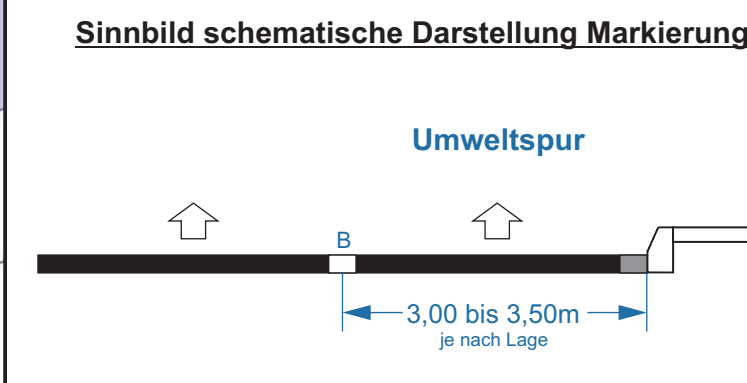
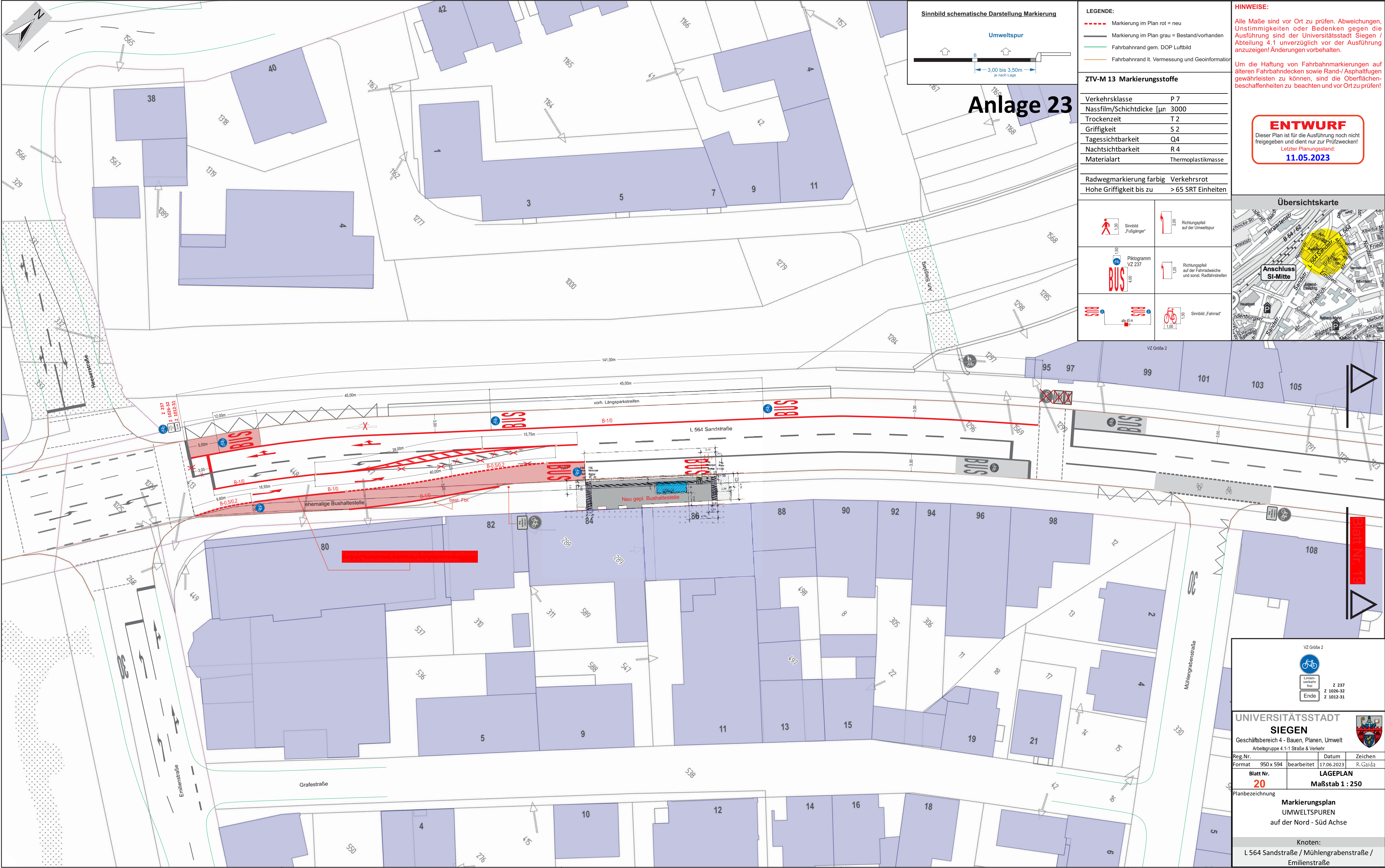
Reg.Nr.	Datum	Zeichen
950 x 594	17.06.2023	R.Gajda

Blatt Nr.	LAGEPLAN
20	Maßstab 1 : 250

Planbezeichnung

Markierungsplan UMWELTSPUREN
auf der Nord - Süd Achse

Knoten:
L 564 Sandstraße / Mühlengrabenstraße / Emilienstraße




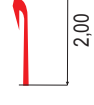

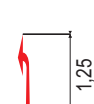
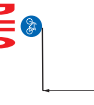
LEGENDE:

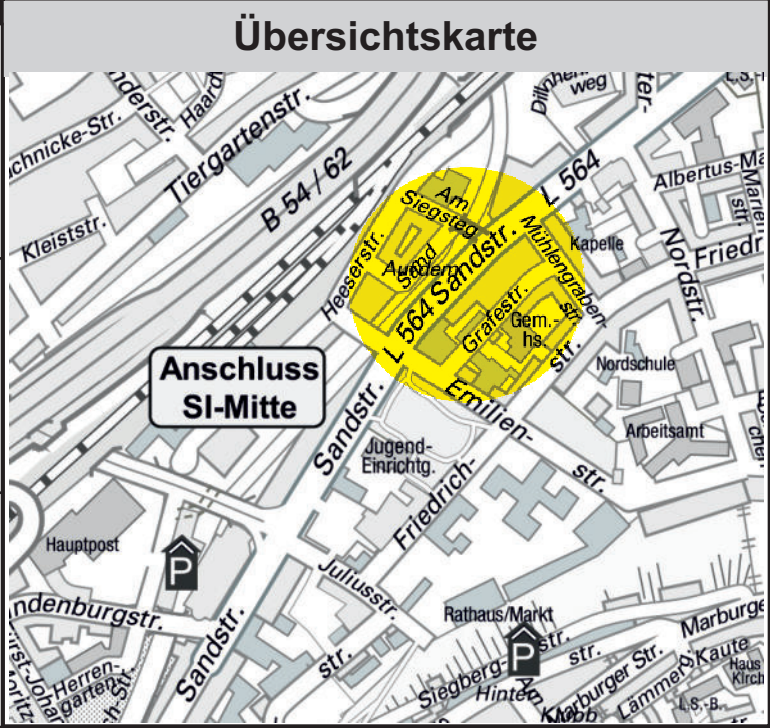
- Markierung im Plan rot = neu
- Markierung im Plan grau = Bestand/vorhanden
- Fahrbahnrand gem. DOP Luftbild
- Fahrbahnrand lt. Vermessung und Geoinformation

ZTV-M 13 Markierungsstoffe


Verkehrsklasse	P 7
Nassfilm/Schichtdicke [µm]	3000
Trockenzeit	T 2
Griffigkeit	S 2
Tagessichtbarkeit	Q4
Nachtsichtbarkeit	R 4
Materialart	Thermoplastikmasse

Radwegmarkierung farbig Verkehrsrot
Hohe Griffigkeit bis zu > 65 SRT Einheiten

 Sinnbild „Fußgänger“ 1,30	 Richtungspfeil auf der Umweltspur 2,00
 Piktogramm VZ 237 1,50 BUS 1,00	 Richtungspfeil auf der Fahrradweiche und sonst. Radfahrstellen 1,25
 Sinnbild „Fahrrad“ 1,00	



VZ Größe 2


Linienverkehr frei
Ende

Z 237
Z 1026-32
Z 1012-31

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN
Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt
Arbeitsgruppe 4.1-1 Straße & Verkehr

Reg.Nr.	Datum	Zeichen
Format 950 x 594	17.06.2023	R.Gajda

Blatt Nr. **20**

Planbezeichnung **Markierungsplan UMWELTSPUREN auf der Nord - Süd Achse**

Knoten:
L 564 Sandstraße / Mühlengrabenstraße / Emilienstraße

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straße und Verkehr
Bearbeitet von: Frau Schreiber

Siegen, 08.05.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Bezirksausschuss V - Siegen-West 17.05.2023

Verkehrsausschuss 06.06.2023

Kurzbezeichnung:

Schranken Holzseifen / Am Wurmberg

Beschlussvorschlag:

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

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

Sachverhalt / Begründung:

Mit Vorlage Nr. 607/2021 wurde das in dieser Vorlage behandelte Anliegen schon mal an die Verwaltung herangetragen. Der Vorschlag der Verwaltung alles zu belassen basierte auf einem in der Bezirksausschusssitzung vom 30. September 2020 eingeholten Meinungsbild, dass man u.a. den Menschen in der Coronazeit die Möglichkeit in die Natur zu fahren bzw. zu gehen nicht nehmen dürfe.

Jedoch auch nach der Coronazeit hat sich die Situation, dass Spaziergänger und Hundebesitzer auf den Wirtschaftsflächen der Landwirte parken nicht gebessert. Im Gegenteil, es scheinen eher die während der Pandemie gefundenen Annehmlichkeiten beibehalten worden zu sein.

Ein weiterer Grund die Wegeverbindung seinerzeit zu belassen, war der von der NRW-Stiftung eingerichtete und in den Medien beworbene Parkplatz Trupbacher Heide. am Ende von Wirtschaftsweg Am Wurmberg

Am 17.02.2023 wurden der Unterzeichnerin vor Ort von den betroffenen Landwirten, dem Jagdpächter und einem Vertreter der NRW-Stiftung die unterschiedlichen Beeinträchtigungen und Folgen der faktisch möglichen Wegezufahrten erläutert.

Am 15.03.2023 fand aufbauend auf diesem Vor-Ort-Termin eine Besprechung im Feuerwehrgerätehaus Trupbach statt (Das Protokoll ist als Anlage beigefügt.).

Die wesentlichsten Argumente, die die Verwaltung zu einem geänderten Beschlussvorschlag bewegen sind:

1. Zäunen die Landwirte Ihre Wiesen ein, so verändert sich die Vegetation im Zaunbereich und ein Teil der landwirtschaftlichen Betriebsprämie wird aberkannt.
2. Aufgrund der parkenden Spaziergänger und Hundehalter reicht die Durchfahrtsbreite der Wirtschaftswege für die Landwirte mit ihren großen landwirtschaftlichen Maschinen nicht mehr aus.
3. Die Jagdausübung wird gestört, was eine Wiederbewaldung der Kalamitätsflächen beeinträchtigt.
4. Die NRW-Stiftung möchte den Parkplatz aufgeben, da der Nutzen in keinem Verhältnis zu den negativen Folgen, die er für die Natur hat, steht.
5. Die Zufahrt zum Friedhof bleibt auch von Trupbacher Seite erhalten.
6. Die Landwirte sorgen dafür, dass die Schranken nach dem Durchfahren wieder geschlossen werden.
7. Die Durchfahrt für Radfahrer bleibt möglich.

Finanzielle Auswirkungen ☒ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer
ca. 15.000,00 €		100 %	-	<input type="checkbox"/> ist erfolgt. <input checked="" type="checkbox"/> ist nicht erforderlich, da Haushaltsmittel im Haushaltsjahr zur Verfügung stehen.

Veranschlagung

<input checked="" type="checkbox"/> im Finanzplan	<input type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit	Kostenträger/ Investitionscode
HH 2023			15.000,00 €	I120201000 Sachkonto 7852000

Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input checked="" type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input checked="" type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Das Befahren der Wirtschaftswege mit CO ₂ ausstoßenden Fahrzeugen von Spaziergängern und Hundebesitzern wird unterbunden.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Die alternative Handlungsoption wäre, die Situation zu belassen.			

Im Auftrag

gez.

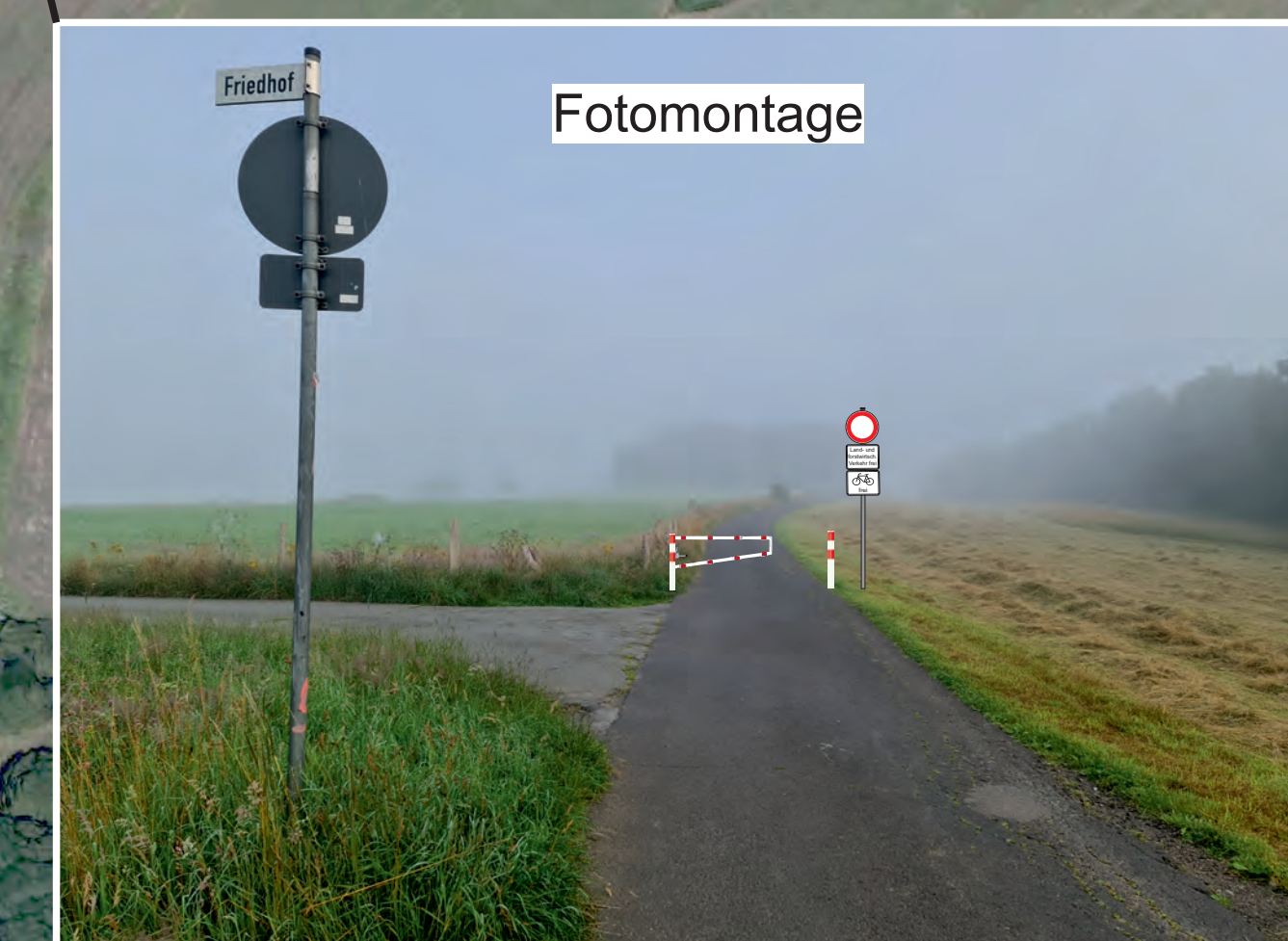
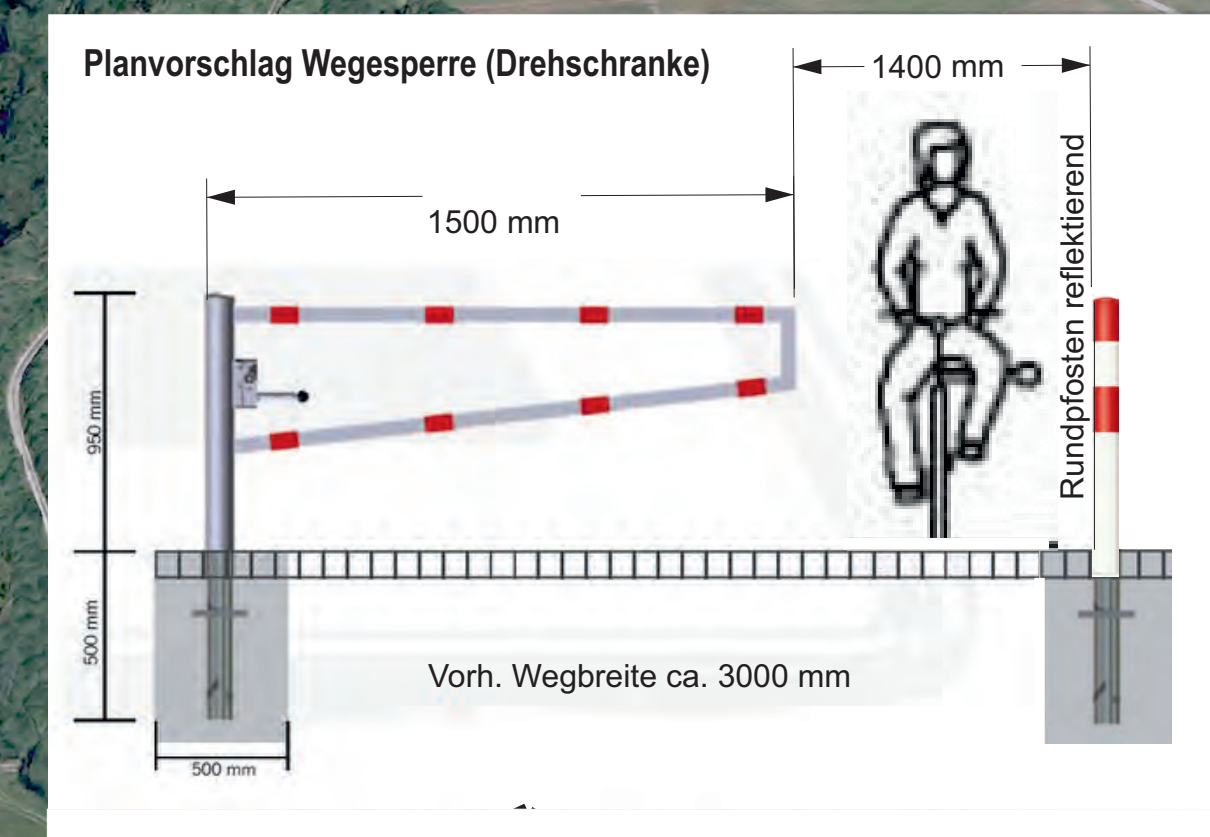
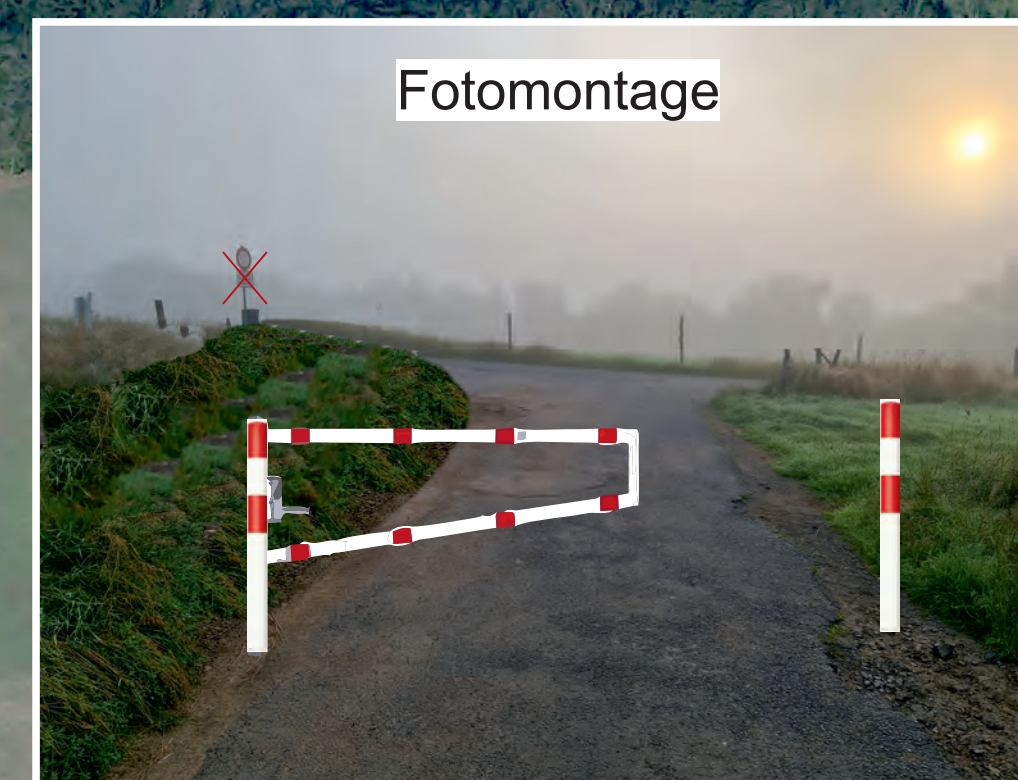
Schreiber

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

Anlage(n):

1. [Plan Holzseifen-Wurmberg.cdr](#)
2. [Microsoft Word - Protokoll.docx](#)

Siegen-Trupbach



08.05.2023

Unterschrift
Universitätsstadt Siegen * Abteilung 4/1-4 Straßenverkehrsbehörde

Alle stationäre und vorhandenen StVO Schilder müssen vor Ort noch geprüft und ggf. angepasst werden. Vor der Ausführung sind alle erforderlichen Maße ebenfalls zu prüfen.

Abweichungen, Unstimmigkeiten oder Bedenken gegen die Ausführung sind der Universitätsstadt Siegen/Abteilung 4.1 unverzüglich vor der Ausführung anzuzeigen! Änderungen vorbehalten.



Google Earth

© 2021 GeoBasis-DE/BKG

© 2021 Google

UNIVERSITÄTSSTADT
SIEGEN

Geschäftsbereich 4 - Bauen, Planen, Umwelt
Arbeitsgruppe 4.1.4 Straßenverkehrsbehörde



Blatt Nr.
Reg.Nr.
Blattformat

	Datum	Zeichen
bearbeitet	12.07.21	R.Gaida
geprüft		

geprüft		
Lageplan maßstäblich		

Protokoll zur Problematik durch parkende Fahrzeuge im Bereich „Wurmberg“ in der Gemarkung Trupbach

Ausgangslage:

Die Naturerbefläche Trupbacher Heide stellt bereits seit einigen Jahren ein beliebtes Naherholungs-gebiet dar. Neben der naturschutzfachlichen Entwicklung dieses Naturschutz- und FFH-Gebietes, ist daher die Zugänglichkeit der Fläche für Erholungssuchende ein wichtiger Baustein für das Naturerlebnis. Um das Gebiet für Besucher zugänglich zu machen, wurde seitens der Biologischen Station (naturschutzfachliche Gebietsbetreuung) in Kooperation mit dem Eigentümer (NRW-Stiftung) ein Besucherlenkungskonzept erarbeitet, welches die Darlegung eines zugänglichen Wegenetzes, kombiniert mit Infotafeln beinhaltet. Für Anreisende mit PKW wurden seinerzeit Standorte als Parkfläche ausgewiesen, wovon sich in Abstimmung mit der Stadt Siegen eine im Bereich „Wurmberg“ befindet. Diese Parkfläche hat aktuell eine Kapazität für etwa vier PKW. Zu erreichen ist diese über die Straße „Am Wurmberg“ bei der es sich außerhalb des Siedlungsbereiches ausschließlich um einen Wirtschaftsweg handelt (Abb. 1). Hintergrund des Runden Tisches ist eine immens zunehmende Problematik hinsichtlich eines ungeordneten Parkverhaltens auf angrenzenden Grünlandflächen, die sich im Privateigentum von Landwirten befinden. An Sonn- und Feiertagen, insbesondere bei heiterem Wetter ist der Besucherandrang so hoch, dass an solchen Zeiten bis zu 30 PKW, die angrenzenden Flächen entlang des Wirtschaftsweges illegal als Parkgelegenheit nutzen (Abb. 2).

Am 15.03.2023 fand daher eine Besprechung zum Thema „Wildparken“ statt um eine konstruktive Lösung des Konfliktes zu erarbeiten.

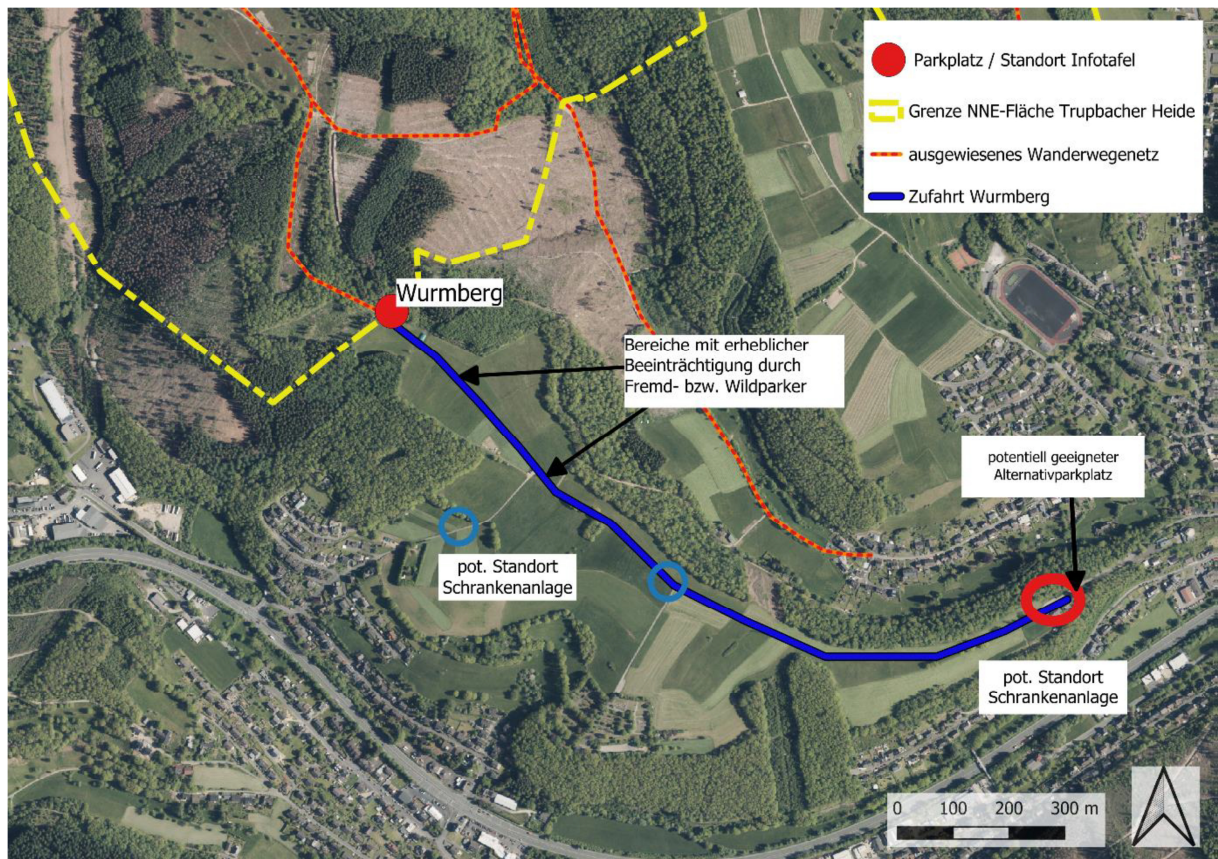


Abb. 1: Übersicht des besprochenen Bereiches mit Darstellung des Weges "Am Wurmberg", die NNE-Fläche Trupbacher Heide sowie die Bereiche, die durch Falsch-/Wildparker beeinträchtigt sind.

Anwesende:

- Max Zielke (Landwirt)
- Bolko Mörschel (Flächeneigentümer)
- Werner Abel (Landwirt)
- Pascal Schleifenbaum (Waldvorsteher Trupbach)
- Heinz Müller (Jagdpächter)
- Hans Martin Gieseler (Landwirt)
- Anke Schreiber (Abteilung Straße und Verkehr)
- Manuel Graf (Biologische Station, auch für die NRW-Stiftung)

Top 1 Begrüßung und Vorstellungsrunde

Max Zielke als einer der betroffenen Flächeneigentümer und Landwirt begrüßte die Teilnehmer und bat um eine Vorstellungsrunde.

Top 2: Darstellung der Problematik

Herr Zielke fasste die Situation hinsichtlich der Falsch- bzw. Wildparker zusammen. Durch die vielen PKW, die regelmäßig auf den landwirtschaftlichen Flächen abgestellt werden entstehen erhebliche Restriktionen und Beeinträchtigungen für die Landwirte und Flächeneigentümer.

- Entwertung der Futterfläche durch eine starke Beeinträchtigung des Aufwuchses
- Beeinträchtigung der Flächenzugänglichkeit: Aufgrund der geringen Breite des Wirtschaftsweges, stellen seitlich abgestellte Autos eine enorme Behinderung für größere landwirtschaftliche Maschinen dar (Bsp. Schlepper mit breitem Schwader oder Heuwender)
- Durch teilweise vollständig auf den landw. Flächen abgestellte Fahrzeuge ist eine Bewirtschaftung fast ausgeschlossen
- Durch Veränderung der Vegetation besteht die Gefahr einer Aberkennung der landw. Betriebsprämie

Alle Betroffenen wiesen darauf hin, dass der Wirtschaftsweg grundsätzlich nur mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden darf und dass dies auch durch Verbotsschilder gekennzeichnet ist. Frau Schreiber verwies jedoch auf eine Absprache zwischen der NRW-Stiftung und der Stadt Siegen, dass Besucher der Trupbacher Heide den Wirtschaftsweg dennoch bis zum Parkplatz Wurmberg befahren dürfen, daher steht an der Zuwegung über „Holzseifen“ kein Verbotsschild.





Abb. 2: Mehrere Duzend parkende Fahrzeuge auf der Wegebankette des Wirtschaftsweges und auf den angrenzenden landw. Flächen (oben links). Reicht der Platzbedarf am Wegesrand nicht aus, werden landw. Flächen vollständig als Parkfläche missbraucht (oben rechts). Insbesondere während der Winterfutterwerbung kommt es zu straken Beeinträchtigungen der Durchgängigkeit. Hier parkende Fahrzeuge am hinteren Wegrand, im Vordergrund eine Obstbaumreihe. Eine Durchfahrt mit größeren landw. Geräten ist fast unmöglich (unten links). Die gleiche Situation (unten rechts).

Neben dem problematischen Parkverhalten wurde noch eine Erhebliche Belastung der Flächen durch Hundexkremente angesprochen.

Darüber hinaus stellte Herr Müller (Jagdberechtigter) für diesen Bereich eine erhebliche Beeinträchtigung der Jagdausübung dar, die durch eine zunehmende Störung des Gebietes begründet ist. Dies wurde weiterhin von Herrn Schleifenbaum (Waldgenossenschaft Trupbach) untermauert, da eine effiziente Bejagung des Schalenwildes Grundlage für eine erfolgreiche Wiederbewaldung der vom Borkenkäfer betroffenen Kalamitätsflächen ist.

Grundsätzlich ist jedoch anzumerken, dass ein zunehmender Besucherverkehr, insbesondere an der Peripherie von Ballungsräumen, überall in der Landschaft festzustellen ist. Dies betrifft ebenso die Verunreinigung von Flächen durch Hundexkremente.

Herr Graf wies ebenso auf dieses allgemeine Problem, auch auf der Fläche der Trupbacher Heide hin, wo auch hier eine zunehmende Rücksichtslosigkeit von bestimmten Besuchern beobachtet wird.

Top 3: Problemlösung

Ein Ausbau des Parkplatzes Wurmberg wurde unter allen Beteiligten als problematisch erachtet, da eine starke Frequentierung des Wirtschaftsweges dann weiterhin bestehen bleibt. Dies ist besonders durch den Gegenverkehr und fehlender Ausweichmöglichkeiten begründet.

Herr Graf als naturschutzfachlicher Betreuer und Vertreter der NRW-Stiftung stellte die Aufgabe des Parkplatzes „Am Wurmberg“ in Aussicht, sofern die Möglichkeit besteht, diesen in den Bereich der Trupbacher Kirche zu verlegen (Abb. 1). Diese Möglichkeit soll zusammen mit dem Pastor, dem Presbyterium und den hier zuständigen Eigentümern ausgelotet werden. Hierzu wäre jedoch auch eine Verlegung einer Hinweistafel sowie die Änderung zur Darstellung einer Parkplatzmöglichkeit notwendig. Es wird aber darauf hingewiesen, dass zwar die Möglichkeit besteht, die notwendigen Maßnahmen umzusetzen, die NRW-Stiftung bei der räumlichen Organisation jedoch lediglich eine wohlwollend-unterstützende Rolle einnehmen wird. Ziel ist es also, gemeinsam mit dem zuständigen Pastor, dem Presbyterium und den Eigentümern einer potentiell nutzbaren Parkfläche im Bereich der Trupbacher Kirche eine mögliche Lösung zu finden.

Alle Beteiligten begrüßen den Vorschlag zur Installation von zwei Schrankenanlagen (Straße/Wirtschaftsweg „Am Wurmberg, von Trupbach kommend unmittelbar nach der Friedhofszufahrt sowie „Holzseifen nach Norden Richtung „Am Wurmberg“) (Abb. 1).

Weiterhin muss die Zufahrt zum Friedhof Trupbach kommend von der Straße „Weidenbruch“ gewährleistet bleiben.

Frau Schreiber wies darauf hin, dass die mögliche Planung dieser Schrankenanlagen im Bezirksausschuss beraten und im Verkehrsausschuss beschlossen werden müsse.

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßenverkehrsbehörde
Bearbeitet von: Frau Becker

Siegen, 25.05.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss **06.06.2023**

Kurzbezeichnung:

Zusammenkunft der Arbeitskommission am 16.05.2023

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt / Begründung:

Die Arbeitskommission hat am 16.05.2023 verschiedene verkehrliche Maßnahmen im Stadtgebiet beraten und entsprechende Vorschläge und Empfehlungen ausgesprochen. Das Ergebnis ist in der Niederschrift zusammengefasst und wird im Verkehrsausschuss zur Einzelberatung und Entscheidung vorgelegt.

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 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 			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) 			

Im Auftrag

gez.

Schreiber

AbtL. 4/1

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

Anlage(n):

1. [Niederschrift AVerKA 16.05.2023](#)

G E S A M T E N I E D E R S C H R I F T

über die 7. Sitzung des AK-VerKA

vom: **16.05.2023**

von: **15:04 Uhr**

bis: **16:07 Uhr**

Ort: **VWS GmbH, Marienhütte 2,
57080 Siegen, Betriebsgelände**

Anwesend waren:

Vom :

Stinner, Jürgen
Eckhardt, Klaus
Englert, Franz
Köckritz, Thomas
Könen, Wolfgang Max
Korczak, Dominik
Krüger, Jannik
Maurer, Michael

Beratende Mitglieder:

Becker, Lothar
Schmitt, Jens
Frodl, Rüdiger

Von der Verwaltung:

Schreiber, Anke
Born, Melanie
Becker, Nadine

Nicht anwesend waren:

Steffe, Roland
Zavadil, Michael

A. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Am Sohlbach Parken auf dem Gehweg

Herr Stinner erklärt, dass der Anwohner eine Liste mit 119 Unterschriften und Bildmaterial zur Darstellung der Parksituation eingereicht hat. Die Bilder zeigen vermehrtes und katastrophales Parken, so Herr Stinner. Er empfiehlt, Kontakt mit der Kirchengemeinde aufzunehmen, sodass diese eigene Stellflächen erschafft oder ausweist.

In der Runde kommt die Frage auf, was gegen das Parken auf dem Gehweg spricht und ob man es zeitlich begrenzen kann.

Frau Schreiber erklärt, dass die Gehwege zum Parken nicht ausgebaut wurden. Grundsätzlich geht auch die politische Tendenz dahin, das Parken auf dem Gehweg nicht weiter anzuordnen, um mehr Barrierefreiheit zu schaffen. Zudem ist der Gehweg nicht ausreichend und durchgängig breit genug für die Anordnung des Zeichen 315 StVO.

Herr Frodl ergänzt, dass aufgrund der Erläuterung von Frau Schreiber auch eine zeitliche Begrenzung wegfällt.

Herr Englert erklärt, dass der Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt ist, so dass ein durchgängig freier Gehweg zur Verfügung steht.

Herr Krüger entgegnet, dass beispielsweise eine Person im Rollstuhl oder mit Kinderwagen einen Grünstreifen nicht so einfach überqueren kann, um die Straßenseite zu wechseln. Damit arbeite man gegen die Barrierefreiheit.

Die eingereichte Unterschriftenliste zeigt auch viele Personen, die gar nicht in der Straße leben oder gar in der Stadt Siegen, so Frau Schreiber.

Frau Born erklärt, dass überschlägig 49 Unterschriften von Auswärtigen, bspw. aus dem Weidenauer Stadtgebiet, zugeordnet werden konnten. 9 Personen sind Anlieger. Hierbei handelt es sich auch um zusammengeschlossene Haushalte. Es sind daher 5 von 11 Parteien aus der Straße, die sich an der Unterschriftenliste beteiligt haben. Zudem teilt sie mit, dass die Verkehrsüberwachung der Stadt Siegen bereits Hinweiszettel verteilt hat und am nachfolgenden Wochenende (30.04.2023) die Parkproblematik nicht mehr vorlag. Frau Born spricht sich gegen die Einrichtung des halbseitigen Parkens auf dem Gehweg aus.

Herr Korczak teilt mit, dass es sich hier um die Schaffung eines Präzedenzfalles handeln könne und damit als Richtwert für weitere politische Überlegungen genommen werde. Hier verweist er beispielhaft auf die Schaffung von Quartierparkhäusern.

Herr Stinner fügt hinzu, dass bereits vorhandene Garagen durch Fremdnutzung nicht zum Abstellen von PKW genutzt werden und man daher in einigen Gebieten schon mehr öffentliche Stellflächen vorliegen hätte, sofern die privaten Stellflächen genutzt werden würden.

Die Arbeitskommission empfiehlt mit einer Enthaltung die Verwaltung mit der Kontaktaufnahme der Kirchengemeinde zu beauftragen, damit diese eigenen Stellflächen erschaffen oder ausweisen.

7. AK VerkA 16.05.2023

2. Talsbachstraße - Wilhelmstraße

Herr Stinner erklärt, dass in der Straße zu schnell gefahren wird und die Straße recht schmal ist. Die Wilhelmstraße und Talsbachstraße wird als Ausweichstrecke der Eiserntalstraße genutzt, wenn die dortige Ampel auf Rot gestellt ist. Zwischen 14 und 17 Uhr befahren Mofas die Straße, so dass eine entsprechende Lautstärke entsteht.

Herr Frodl teilt mit, dass der Wert V85 (33 km/h bzw. 32 km/h) der verdeckten Messung relevant ist. Dieser Wert sei sehr zufriedenstellend.

Die Arbeitskommission der Universitätsstadt Siegen empfiehlt bei einer Enthaltung keinen Handlungsbedarf.

7. AK VerkA 16.05.2023

**3. Numbachstraße
Parkordnung**

Frau Schreiber erklärt, dass erst durch die Fahrradstraße und Erneuerung der LSA an der Freudenberger Straße Beschwerden und Probleme aufgetaucht sind. Die Verwaltung hat bereits Kontakt mit StraßenNRW aufgenommen, da die Ampelschaltung auf der Freudenberger Straße nicht korrekt eingestellt war. Dies wurde durch StraßenNRW bereits behoben und angepasst. Dies führte dazu, dass die Numbachstraße als Ausweichstrecke für die Freudenberger Straße genutzt wurde. Hier ist aber noch weiterer Anpassungsbedarf.

Herr Frodl stimmt Frau Schreiber zu und ergänzt, dass sich die Verkehrsteilnehmenden noch nicht an die verbesserte Ampelschaltung auf der Freudenberger Straße gewöhnt haben. Hier muss man noch etwas abwarten, bis sich dies wieder eingespielt hat.

Frau Schreiber schlägt daher vor einen Termin zwischen StraßenNRW und Herrn König (4/1-1) zu veranlassen, damit die Ampelschaltung erneut überprüft wird. An diesem könnten auch Anwohnende teilnehmen.

Ergänzend erklärt Frau Born, dass nebst dem erhöhten Verkehrsaufkommen auch Probleme beim Parken entstanden sind. Hier war es oftmals so, dass die VWS die Straße nicht mehr passieren konnte, da zu eng geparkt wurde. Frau Born hatte daher einen Ortstermin mit den Anwohnern. Ergebnis war, dass sich die Anwohner untereinander besser verständigen und eigenständig auf Engstellenbildung achten, so dass die Anwohner die vorgeschlagene Parkordnung nicht befürworteten. Seither ist die Situation vor Ort deutlich besser geworden und die Busse können ohne Probleme die Straße passieren, so Herr Schmitt.

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig, die Verwaltung mit der Absprache mit StraßenNRW zu beauftragen, um die Ampelschaltung überprüfen zu lassen. Zudem wird kein Handlungsbedarf in Bezug auf die Parkordnung empfohlen.

7. AK VerKA 16.05.2023

4. Sonstiges

- a) Frau Born teilt als Nachtrag zur Arbeitskommission vom 07.02.2023 mit, dass es an der Pestalozzischule Schülerlotsen gibt.
- b) Herr Korczak erfragt, warum die Untere und Obere Dorfstraße in Bürbach nicht einheitlich und durchgehend mit einer Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ausgewiesen wurde. Hier wurde lediglich im oberen Bereich bei der Querungshilfe eine Reduzierung vorgenommen. Hintergrund ist eine Beschwerde einer Mutter, welche auf die Querungen nach der Kurve an den Bushaltestellen hinweist. Generell sei es hier für Schulkinder sehr gefährlich.
Frau Born verweist zunächst auf die Beantwortung per Email. Sie erklärte darin, dass es sich hierbei um eine qualifizierte Straße handelt und die Geschwindigkeitsreduzierung an sehr strenge Voraussetzungen geknüpft ist und die Voraussetzungen im weiteren Straßenverlauf nicht vorliegen.
Herr Korczak fragt an, ob Querungshilfen oder Fußgängerüberwege eingerichtet werden können.
Herr Frodl erklärt, dass gerade im Kurvenbereich solche Querungshilfe oder Überwege nicht eingerichtet werden können, da es eine gewisse Freistrecke zur Einsicht für die Fahrenden bedarf und diese in oder nach einer Kurve nicht einsehbar sind.
Frau Schreiber erklärt, dass es an den meisten Schulen Schulwegpläne gibt und diese in der Regel bei Einschulungen an die Eltern weitergegeben werden. Sollte keiner vorliegen, dann wird einer erstellt.
Herr Krüger schlägt vor die Bushaltestelle nach der Kurve etwas näher an die gegenüberliegende im Straßenverlauf zu versetzen, um das Überqueren der Straße nach der Kurve zu verhindern.
Herr Schmitt entgegnet und sagt, dass dann die Straße nicht mehr befahrbar ist, wenn zwei Busse an der Haltestelle stehen.
Frau Schreiber teilt mit, dass ein Schulwegplan nachgereicht wird.

7. AK VerKA 16.05.2023

Siegen, den 23.05.2023

Gez. Becker
Schriftführerin