

Bekanntmachung der Universitätsstadt Siegen

Die 9. Sitzung des Verkehrsausschusses findet am

Dienstag, 30.08.2022, 17:00 Uhr,

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

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 14.06.2022
2. Fragestunde
3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung
 - 3.1 Errichtung von Fahrrad-Servicestationen
- Antrag der UWG-Fraktion
 - 3.2 Änderung der Verkehrsführung Berliner Straße zwischen Einmündung B 54 und Kreuzung Morleystraße
- Antrag der Volt- Fraktion
4. Fußverkehrs-Check 2021 in Eiserfeld, Ergebnisdarstellung und weiteres Vorgehen
5. Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen;
hier: Ergebnisse der öffentlichen Auslegung und Erlass

B. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 14.06.2022
2. **Verschiedenes**
3. **Mitteilungen an die Presse**

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

Siegen, 16.08.2022

Der Bürgermeister

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

über die 9. Sitzung des Verkehrsausschusses

vom: **30.08.2022**

von: **17:00 Uhr**

bis: **18:00 Uhr**

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

Anwesend waren:

Vom Verkehrsausschuss:

Stv Eckhardt, Klaus	- als Vorsitzender
Stv Christian, Thomas	
Stv Englert, Franz	
Stv Heupel, Rüdiger	
AM Jagielski, Olaf	
Stv Jung, Angela	
Stv Könen, Wolfgang Max	vertritt Schoew, Torsten
AM Korczak, Dominik	vertritt Heilmann, Martin
AM Krüger, Jannik	
AM Müller, Manfred	
AM Neumann, Daniel	vertritt Waidmann, Maik
AM Neumann, Thomas	
AM Römer, Guntram	vertritt Kamieth, Jens
Stv Schneider, Silke	
Stv Six, Annette	
Stv Stinner, Jürgen	
AM Vogt, Christian	

Beratende Mitglieder:

AM Becker, Lothar	
AM Eckmann, Uwe	vertritt Rhode, Manfred

AM Forneberg, Michael
AM Opterbeck, Ralf

vertritt Dörner, Andreas

Von der Verwaltung:

StBR Schumann
Städt. BR Schreiber
VA Hinkel
VA Born
VA Mockenhaupt

- als Schriftführerin

Nicht anwesend waren:

Stv Heilmann, Martin
Stv Kamieth, Jens
Stv Schoew, Torsten
AM Waidmann, Maik
AM Dörner, Andreas
AM Gebhardt, Ralf
IntRM Neumann, Natalia
AM Rhode, Manfred
AM Schlabach, Ulrich

vertreten durch AM Korczak, Dominik
vertreten durch AM Römer, Guntram
vertreten durch Stv Könen, Wolfgang Max
vertreten durch AM Neumann, Daniel
vertreten durch AM Forneberg, Michael

vertreten durch AM Eckmann, Uwe
- entschuldigt -

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 14.06.2022

Es werden keine Hinweise vorgebracht.

9. VerkA 30.08.2022

2. Fragestunde

Es wurden keine Anfragen eingereicht.

9. VerkA 30.08.2022

3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung

3.1 Errichtung von Fahrrad-Servicestationen - Antrag der UWG-Fraktion

Vorlage Nr. AT 201/2022

Frau Schreiber trägt vor, das Aufstellen von Fahrradservicestationen sei mit Beschluss des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität mit dem Maßnahmensteckbrief R 11 bereits beschlossen worden.

Mögliche Standorte werde die Verwaltung mit dem AK Rad- und Fußverkehr erarbeiten. Mit dem ADFC, als beratendes Mitglied im AK Rad- und Fußverkehr, müsste über die Unterhaltung und Betreuung der Stationen verhandelt werden. Dies könne mit dem in der Verwaltung zur Verfügung stehenden Personal nicht gewährleistet werden.

Die Ergebnisse würden dem Verkehrsausschuss vorgetragen.

Herr Eckmann erklärt für den ADFC die Bereitschaft zur Mitarbeit. Ergänzend wünsche man sich auf den Stationen das Aufbringen von Aufklebern mit den Standorten der Fahrradhändler sowie der Fahrradschlauchautomaten. Damit es bei Planungen berücksichtigt werden könne, merkt er an, man wolle auch auf die Händler einwirken, ähnliches an ihren Standorten zu installieren.

Auf Nachfrage von Frau S. Schneider zum Stand der beschlossenen Mobilstationen an den drei ZOBs, antwortet Herr Hinkel, der ZWS habe für die Mobilstationen Zuschussanträge gestellt. Ob bereits Bewilligungsbescheide erteilt worden seien, sei ihm jedoch aktuell nicht bekannt.

Die Maßnahme werde begrüßt, so Herr Könen. Ihn interessieren die Anzahl der Anlagen und die Höhe der Kosten ohne Fördermittel.

Die Anzahl lege der Arbeitskreis fest und richte sich nach den vorgesehenen Abständen, ob es sich um neuralgische Punkte handele oder Strecken aufgeteilt werden sollten, so dass die genaue Anzahl derzeit nicht genannt werden könne. Bezüglich der Kosten belaufen sich diese je nach den Möglichkeiten der Station zwischen 1000 und ca. 4000 Euro, so Herr Hinkel.

Die nächste Zusammenkunft des AK Fuß- und Radverkehr sei terminiert. Die Informationen der Verwaltung könnten zum jetzigen Zeitpunkt zur Kenntnis genommen werden, da die Beschlüsse im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts die umfassenderen seien, so Herr Thomas Neumann.

Herr Englert zieht für die UWG- Fraktion den Antrag zurück.

⇒ *Der Antrag der UWG- Fraktion für die Errichtung von Servicestationen wird nach Vortrag der Verwaltung zurückgezogen.*

Beratungsergebnis: Ohne Abstimmung

9. VerkA 30.08.2022

**3.2 Änderung der Verkehrsführung Berliner Straße zwischen Einmündung B 54 und
Kreuzung Morleystraße
- Antrag der Volt- Fraktion**

Vorlage Nr. AT 208/2022

Zunächst erläutert Herr Krüger den Antrag der Volt- Fraktion.

Die Verwaltung habe sich häufiger mit dem Knoten auseinander gesetzt und schlage daher vor, in der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses noch einmal zu berichten, damit auch neue Ausschussmitglieder auf dem aktuellen Stand seien, so Frau Schreiber.

Herr Krüger bittet, die Vorstellung bereits im Arbeitskreis des Verkehrsausschusses vorzunehmen, um sich bis zum nächsten Verkehrsausschuss noch einmal intern besprechen zu können.

Frau Jung regt an, die sich ergebenden Veränderungen, wie z. B. in der Hindenburgstraße, die Auswirkungen auf den gesamten Bereich haben, ebenfalls vorzustellen.

Ursächlich für die Probleme sei das Blockieren der Busspur durch die Rechtsabbieger, so Herr Könen.

⇒ *Aufgrund des Antrages der Volt- Fraktion stellt die Verwaltung in der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses die Änderung der Verkehrsführung Berliner Straße zwischen Einmündung B 54 und Kreuzung Morleystraße noch einmal vor.*

Beratungsergebnis: Verweis in ein anderes Gremium.

9. VerkA 30.08.2022

4. Fußverkehrs-Check 2021 in Eiserfeld, Ergebnisdarstellung und weiteres Vorgehen

Vorlage Nr. VL 911/2022

Herr Hinkel informiert, dass die Verwaltung die Anregungen aus dem Bezirksausschuss VI aufnehmen werde, diese in dieser Vorlage aber noch nicht aufgenommen seien.

Herr Englert möchte in Sachen Schulwegsicherung noch einmal für den Bereich der Gilberggrundschule sensibilisieren, damit zur Entschärfung der Situation eine verstärkte Kontrolle der Ordnungsverwaltung erfolge. Die Probleme seien zwar bereits oft thematisiert worden, die erfolgten Maßnahmen hätten diese aber noch nicht gelöst.

Bei dem Fußwegcheck handele es sich um ein gutes Projekt. Im Rahmen mehrerer Begehungen habe man alle Probleme angesprochen und aufgenommen, so Herr Stinner. Das Umsetzen aller Maßnahmen sei aber in der Kürze der Zeit, die der Verwaltung zur Verfügung gestanden habe, nicht möglich. Er bitte, der Verwaltung entsprechend Zeit zur Umsetzung einzuräumen.

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt die Darstellung zum Fußverkehrs-Check 2021 sowie den Abschlussbericht (Anlage 1) und das Maßnahmenkatalog (Anlage 2) zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, die vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechend der dargestellten Priorisierung (Anlage 3) auf technische und finanzielle Umsetzbarkeit hin zu überprüfen und für die Umsetzung notwendige Förderanträge zu stellen.

Beratungsergebnis: 17 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)

9. VerkA 30.08.2022

5. Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen; hier: Ergebnisse der öffentlichen Auslegung und Erlass

Vorlage Nr. VL 1004/2022

Nach kurzer Einführung von Herrn Schumann, informiert Frau Jung, die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen habe im Bauausschuss beantragt, bei Wohnungen über 50 qm² Wohnfläche die Zahl der erforderlichen Fahrradstellplätze je 30 m² zusätzlichem Wohnraum um 1 zu erhöhen, da dies den Gegebenheiten und den Anforderungen für die Zukunft entsprechen würde. Da der Antrag bereits im Bauausschuss abgelehnt worden sei, werde sie heute diesen nicht wiederholen, man wolle aber versuchen für die Ratssitzung noch Mehrheiten zu finden. Dennoch wolle sie dafür werben, da es um Neubauten und nicht um vorhandene Flächen gehe. Es seien mehr Menschen mit E-Bikes unterwegs, die mehr Platz benötigten, so dass die Flächen benötigt würden. Sie halte es für sinnvoll, wenn eine moderne Stadt, die eine Verkehrswende unterstütze, in diese Richtung gehe.

An der sich ergebenden Aussprache beteiligen sich die Herren Krüger, Könen, Eckmann und Th. Neumann sowie Frau S. Schneider und Frau Jung.

Die sich ergebenden Fragen der Ausschussmitglieder zu Ablösemöglichkeiten, Doppelnutzungen von Kellern oder Garagen, Stellplatznachweise bei Nutzungsänderungen und Nutzung bzw. Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen werden von Herrn Schumann beantwortet. Auf die Kritik der IHK bezüglich der Anzahl der Fahrradstellplätze angesprochen,

weist er darauf hin, Grundlage der Stellplatzsatzung sei die Mustersatzung des Zukunftsnetzwerks Mobilität, wobei man bei der Anzahl Mittelwerte generiert und nicht die Höchstwerte ausgeschöpft habe. Bei Fahrradstellplätzen wolle man aufgrund der Bedeutung keine Ablösemöglichkeit vorsehen. Reduzierungen im Pkw- Bereich durch Kompensierungen seien zugelassen und stellen auch einen Anreiz dar. Würden über die geforderten Fahrradstellplätze hinaus zusätzliche geschaffen, könne dadurch der Pkw- Schlüssel reduziert werden.

Bei den Mehrfamilienhäusern teilt Herr Eckmann die Auffassung der Grünen. Bei den Kinder- und Jugendwohnheimen (Anlage 1.3) sei 1 Abstellmöglichkeit für drei Betten vorgesehen. Würden Abstellräume nicht angerechnet, sei eine Abstellmöglichkeit zu wenig.

Auf eine Anmerkung, Ziel müsse es sein, den Fokus vom Auto zum Fahrrad zu lenken, weist Herr Schumann darauf hin, um zu verhindern, dass damit öffentliche Räume zugeparkt würden, weil Investoren Möglichkeiten der Einsparung von Abstellmöglichkeiten ausschöpften, sollten bei Neubauten sowohl ausreichend Pkw- Stellplätze erstellt als auch Anreize für Fahrradstellplätze oder alternative Konzepte geschaffen werden. Noch steige die Zahl der Pkws pro Haushalt. Wenn sich dies einmal ändere und kippe, könne man nachjustieren. Noch müsse man darauf achten, dass diese Pkws die attraktiven Rad- und Fußwege nicht belegen.

Herr D. Neumann bittet zu überprüfen, dass Pkw- Abstellflächen auch als solche genutzt würden. Garagen sollten nicht als Lager genutzt oder schlimmstenfalls sogar anderweitig vermietet und das Auto auf öffentlicher Fläche abgestellt werden. Dies wird rechtlich von Herrn Schumann als schwierig angesehen. Werde eine Garage offenkundig anders genutzt, könne baurechtlich eingeschritten werden, man habe aber keine Handhabe einen Eigentümer zu verpflichten, die Vermietung der Garage so attraktiv zu gestalten, dass sie von den Bewohnern auch gemietet werde.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen nimmt die Ergebnisse der öffentlichen Auslegung zur Kenntnis und beschließt den Erlass der Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen auf Grundlage des vorliegenden Satzungsentwurfes einschließlich der beigefügten Anlagen und ergänzenden Erläuterungen.

Beratungsergebnis: 11 Stimmen dafür, 0 dagegen, 6 Enthaltung(en)

9. VerkA 30.08.2022

gez. Eckhardt
Vorsitzender

gez. Mockenhaupt
Schriftführerin

A N T R A G

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

Antragsteller/in	UWG- Fraktion
Eingang	14.07.2022
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

30.08.2022

Betreff:

Errichtung von Fahrrad-Servicestationen
- Antrag der UWG-Fraktion



UWG-Fraktion im Rat der Stadt Siegen • Markt 2 • 57072 Siegen

An den
Bürgermeister der Stadt Siegen
Herrn Steffen Mues
Rathaus, Markt 2
57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
14. Juli 2022	
GB 4	PR
Abt. 411	INSTITUTE

Siegen, 14.07.2022

Antrag gemäß § 9 der GeschO des Rates der Stadt Siegen zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschuss

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die UWG-Fraktion im Rat der Stadt Siegen beantragt, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Vorbereitung der Haushaltsplanberatungen für das Jahr 2023 die erforderlichen Haushaltsmittel für die Errichtung von sechs bis zehn Fahrrad-Servicestationen zu ermitteln und gemeinsam mit den politischen Gremien und den relevanten Akteuren vor Ort (z.B. ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) geeignete Standorte für deren mögliche Errichtung im Jahr 2023 festzulegen.

Begründung:

Der Rat der Stadt Siegen hatte die Verwaltung am 1. Oktober 2014 beauftragt, ein umfassendes Radverkehrskonzept für Siegen zu entwickeln. Seitdem fördert die Verwaltung den innerstädtischen Radverkehr auf unterschiedliche Art und Weise.

Um Radfahrerinnen und Radfahrer zu unterstützen, haben einige Kommunen in Deutschland Fahrrad-Servicestationen errichtet. Eine solche Selbstbedienungs-Fahrrad-Reparaturstation enthält alle notwendigen Werkzeuge, um ein Fahrrad zu reparieren. Die Werkzeuge sind dabei zum Diebstahlschutz an Stahlseilen befestigt.

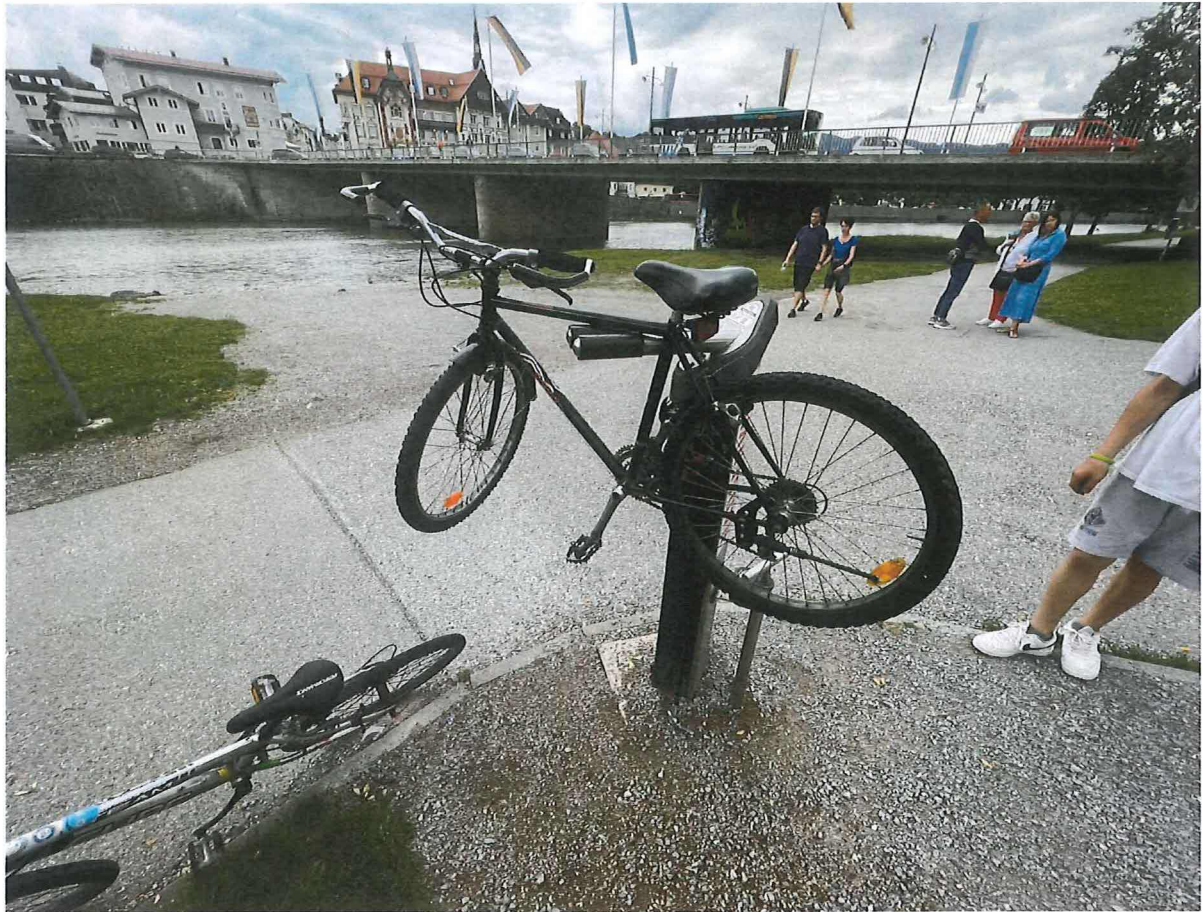
Zur weiteren Verbesserung des Angebots für Radfahrerinnen und Radfahrer schlägt die UWG die Errichtung solcher Servicestationen vor.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Hans Günter Bertelmann
Fraktionsvorsitzender

f.d.R. Heike Krumm
Fraktionsgeschäftsstelle





A N T R A G

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

Antragsteller/in	Volt- Fraktion
Eingang	16.08.2022
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss **30.08.2022**

AK Verkehrsausschuss **27.09.2022**

Betreff:

**Änderung der Verkehrsführung Berliner Straße zwischen Einmündung B 54 und Kreuzung
Morleystraße
- Antrag der Volt- Fraktion**

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

57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
16. Aug. 2022	
GB	PR
Abt.	INSITUATE

Siegen, 15. August 2022

Antrag gemäß §9 der Geschäftsordnung des Rates der Universitätsstadt Siegen zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 30.08.2022

Betreff: Änderung der Verkehrsführung Berliner Straße zwischen Einmündung B54 und Kreuzung Morleystraße

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrter Herr Eckhardt,

Die Volt-Fraktion bittet, den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der genannten Verkehrsausschusssitzung zu setzen.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Verkehrsführung im Bereich **Berliner Straße**, zwischen der Einmündung in die **B54** und der **Kreuzung Morleystraße**, hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten für den ÖPNV zu überprüfen, um den Verkehrsfluss stadtauswärts zu verbessern.

Begründung:

Zu Stoßzeiten kommt es des Öfteren an der Kreuzung der Berliner Straße, Morleystraße und Am Bahnhof zu Rückstaus und Verstopfungen. Teilweise wird die Kreuzung so blockiert, dass die Busse gar nicht die Kreuzung passieren können, um auf die Busspur zu gelangen.

In Bezug auf das vom Rat beschlossene Klimaschutzteilkonzept Mobilität vom 23.06.2021 kann mit der vorgeschlagenen Überprüfung und folgenden Anpassung eine Verbesserung im Bereich ÖPNV, vor allem im Bereich des Verhältnisses ÖPNV/MIV und der Beförderungsgeschwindigkeit erreicht werden. Auch der Abfluss des MIVs aus dem Zentrum könnte verbessert werden. Für eine verkehrstechnisch zukunftsichere Stadt ist dies ein kleiner, jedoch wichtiger Schritt.

Mit freundlichen Grüßen

J. Krüger

Jannik Krüger
sachkundiger Bürger

S. Wittig

Samuel Wittenburg
Fraktionsvorsitzender

VERWALTUNGSVORLAGE

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

Siegen, 05.05.2022

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Bezirksausschuss VI - Siegen-Eiserfeld **22.06.2022**

Verkehrsausschuss **30.08.2022**

Kurzbezeichnung:

Fußverkehrs-Check 2021 in Eiserfeld, Ergebnisdarstellung und weiteres Vorgehen

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt die Darstellung zum Fußverkehrs-Check 2021 sowie den Abschlussbericht (Anlage 1) und das Maßnahmenkatalog (Anlage 2) zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, die vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechend der dargestellten Priorisierung (Anlage 3) auf technische und finanzielle Umsetzbarkeit hin zu überprüfen und für die Umsetzung notwendige Förderanträge zu stellen.

Sachverhalt / Begründung:

Die Universitätsstadt Siegen hat sich in 2021 erfolgreich auf die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks beworben. Die Bewerbung erfolgte im Rahmen des NRW-weiten Förderaufrufes durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Die Kosten für die Durchführung des Fußverkehrs-Checks wurden zu 100 % durch das Land NRW übernommen.

Als Projektgebiet wurde der Ortskern Eiserfeld ausgewählt. Bereits im Vorfeld waren einige Beschwerden aus diesem Gebiet an die Verwaltung herangetragen worden, die in der Hauptsache die verkehrliche Situation rund um die ansässigen Schulen umfassten.

Aus diesem Grund wurde neben allgemeinen Aspekten wie Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit und Barrierefreiheit insbesondere das Thema Schulwege beleuchtet.

Das Projekt umfasste mehrere Bausteine der Öffentlichkeitsbeteiligung:

23.08.2021: Auftaktworkshop

30.09.2021: Begehung 1 mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern

25.10.2021: Begehung 2 mit schulischen Vertreterinnen und Vertretern

23.11.2021: Abschlussworkshop

Hinweise, Anregungen und Beschwerden der Teilnehmenden wurden auf den verschiedenen Veranstaltungen gesammelt und durch eigene Begehungen des Projektteams ergänzt.

Daraus wurden schließlich Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet entwickelt.

Diese können dem Schlussbericht (Anlage 1) und dem Maßnahmenkataster (Anlage 2) entnommen werden.

Entwickelt wurde eine Vielzahl verschiedener Maßnahmen mit unterschiedlichem Umfang und unterschiedlichem Entwicklungspotenzial.

Die einzelnen Maßnahmenvorschläge wurden im Nachgang zu Hauptprojekten zusammengefasst, um den räumlichen Bezug zwischen den Maßnahmenvorschlägen herzustellen und eine gegenseitige Abwägung zu ermöglichen.

Es erfolgte eine Priorisierung der einzelnen Hauptprojekte sowie eine projektinterne Priorisierung der zugehörigen Maßnahmenvorschläge.

In die Priorisierung flossen Parameter wie

- potenziell durch Eigenleistung durchzuführen, z.B. durch den Bauhof
- Planungsauftrag notwendig
- Erarbeitung von Entwürfen zur Einschätzung der prinzipiellen Machbarkeit notwendig
- Förderantrag notwendig
- Haushaltsmittel notwendig
- in Abhängigkeit von anderen städtischen Projekten zu betrachten

ein.

Das Ergebnis ist in Anlage 3 dargestellt.

Gemäß dem Beschlussvorschlag sollen in einem nächsten Schritt mit eigenen Mitteln umsetzbare, bauliche Maßnahmen, wie z.B. Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit, konkretisiert und deren Umsetzung vorbereitet werden.

Des Weiteren soll mit der Entwurfsplanung derjenigen Maßnahmen begonnen werden, zu deren Umsetzung ein Förderantrag notwendig ist.

Entsprechend notwendige Förderanträge sollen gestellt werden.

Die weitere Planung und Betrachtung der Maßnahmen erfolgt anhand der erarbeiteten Priorisierung (Anlage 3).

Zu dem Bebauungsplan 366 "Wohnen am Hengsberg" werden verkehrliche Gutachten durch den Investor erwartet. Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks fließen in diese Gutachten ein. Nach Abschluss der Gutachten wird darauf aufbauend das FVC-Teilprojekt 1 weiter be-

arbeitet. Eine Priorisierung der einzelnen, auf diesen Teilbereich bezogenen, Maßnahmen-vorschläge ist vor Bewertung und Entwicklung der Gesamtplanung nicht möglich. Gegebenenfalls sind mehrere Ausbaustufen zu definieren.

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 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 checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Die Förderung des Fußverkehrs und die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur trägt zur Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs und damit zur Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes bei. Insbesondere auf kurzen Wegen trägt dies zur Verringerung des Kfz-Anteils bei.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Die Förderung des Fußverkehrs zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs, insbesondere auf kurzen Strecken, ist eine wesentliche Handlungsanweisung aus dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität.			

i.A.

gez.

Anke Schreiber
Abteilungsleiterin 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. [Anlage 1 Abschlussbericht FVC Siegen.pdf](#)
2. [Anlage 2 Maßnahmenkataster FVC Siegen](#)
3. [Anlage 3 Priorisierung Maßnahmen](#)

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2021

Stadt Siegen

Abschlussbericht

im Auftrag des
Zukunftsnetz Mobilität NRW



Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



UNIVERSITÄTSSTADT
SIEGEN



**ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW**

Köln, im März 2022

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2021

Stadt Siegen

Zukunftsnetz Mobilität NRW,
Rheinland

Geschäftsstelle
Glockengasse 37 - 39
50667 Köln
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Rheinland:
Katja Naefe
Mail: Katja.Naefe@vrs.de
Tel.: 0221/20808-731

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6
D-50667 Köln
Tel. 0221 / 789 527-20
Fax 0221 / 789 527-99
Mail viakoeln@viakoeln.de
www.viakoeln.de

Bearbeitet durch:
Andrea Fromberg
Kathrin Krienke
Kirsten Niklas
Jörg Thiemann-Linden

Fotos und Grafiken:
Planungsbüro VIA eG, wenn nicht anders gekennzeichnet

1. März 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung	6
2	Ausgangslage in Siegen-Eiserfeld	10
3	Veranstaltungen in Siegen-Eiserfeld	14
3.1	Interner Starter-Termin	14
3.2	Auftakt-Workshop	18
3.3	Erste Begehung	23
3.4	Zweite Begehung	23
3.5	Abschluss-Workshop	25
4	Maßnahmenempfehlungen	28
4.1	Schulwegsicherung	28
4.2	Sichere Querungen von Hauptstraßen	34
4.3	Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen	38
4.4	Aufenthaltsqualität	43
4.5	Angebotsverbesserung für den Fußverkehr in Eiserfeld insgesamt	45
4.6	Maßnahmen zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	47
4.7	Maßnahmenkataster für infrastrukturelle Maßnahmen	52
5	Empfehlungen zur Umsetzung	54
6	Zusammenfassung und Fazit	60
7	Quellen	62

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2021	6
Abbildung 1-2:	Entwicklung der Bewerbungen	7
Abbildung 1-3:	Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2021	8
Abbildung 1-4:	Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2020.....	9
Abbildung 2-1:	Plakat zum Fußverkehrs-Check der Stadt Siegen.....	12
Abbildung 2-2:	Ausschnitt aus der Website der Westfalenpost	13
Abbildung 3-1:	Untersuchungsraum und Ziele für den Fußverkehrs-Check in der Stadt Siegen: Eiserfeld.....	15
Abbildung 3-2:	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016 - 2020 in der Stadt Siegen, Eiserfeld.....	16
Abbildung 3-3:	Verkehrsbelastungsdaten.....	17
Abbildung 3-4:	Auftaktveranstaltung in Siegen.....	18
Abbildung 3-5:	Begehung Route 1 (mit den ergänzenden Vorschlägen der Teilnehmenden)	21
Abbildung 3-6:	Begehung Route 2	22
Abbildung 3-7:	Eindrücke von der ersten Begehung	23
Abbildung 3-8:	Eindrücke von der zweiten Begehung	24
Abbildung 3-9:	Presseartikel in der Siegener Zeitung	25
Abbildung 3-10:	Abschluss-Workshop im historischen Trafohaus in Eiserfeld.....	26
Abbildung 3-11:	Pressebericht zum Abschlussworkshop in Siegen.....	27
Abbildung 4-1:	Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Siegen-Eiserfeld.....	28
Abbildung 4-2:	Kritisches Verkehrsgeschehen im Schulumfeld.....	29
Abbildung 4-3:	Verkehrsregelung und Busverkehr im Schulumfeld	30
Abbildung 4-4:	Engstelle an der unteren Gartenstraße	30
Abbildung 4-5:	Engstellengestaltung in Zülpich-Enzen.....	31
Abbildung 4-6:	Kreuzungsbereich Gartenstraße / Am Hengsberg.....	32
Abbildung 4-7:	Ende des Fußwegs und Kfz-Lenker-Perspektive mit Parken als Sichthindernis: Schiefer Weg / Gartenstraße.....	33
Abbildung 4-8:	gut funktionierender Kreisverkehr im Eiserfelder Zentrum	34
Abbildung 4-9:	Ungesicherte Querungsstelle der Eiserfelder Straße.....	35

Abbildung 4-10: Querungsbedarf an der Eisentalstraße auf Höhe Gartenstraße	35
Abbildung 4-11: Gelungene neue Fußgängerüberwege in Eiserafeld (im Bau) und in Niederschelden	36
Abbildung 4-12: Engstelle an der Freiengründer Straße	37
Abbildung 4-13: Formen der Mobilitätseinschränkung	38
Abbildung 4-14: Soll-Gehwegbreiten werden oft nicht erreicht	39
Abbildung 4-15: Differenzierte Bordhöhen sind vielerorts bereits eingeführt	41
Abbildung 4-16: Hindernisse: Design für alle?	41
Abbildung 4-17: Rollstuhlgerichte Orte in Eiserafeld	43
Abbildung 4-18: Verbindung zwischen den Supermarktparkplätzen	44
Abbildung 4-19: Stadt-Terrassen des Zukunftsnetz Mobilität NRW	45
Abbildung 4-20: „Zu Fuß in Eiserafeld unterwegs zu sein, macht Freude, aber ...“ (Statement zu den Lieblingsorten beim Auftakt)	46
Abbildung 4-21: Die „Wenden“ als Teil Eiserafelder Mobilitätskultur	47
Abbildung 4-22: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW	49
Abbildung 4-23: Beschilderungen von Hol- und Bringzonen in Düsseldorf und in Siegen	50
Abbildung 4-24: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet	51
Abbildung 4-25: Ausschnitt Maßnahmenkataster	52
Abbildung 4-26: Maßnahmenkarte zu den Begehungen im Untersuchungsgebiet Siegen Eiserafeld	53

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Ausgangslage in der Stadt Siegen	11
Tabelle 5-1:	Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit	55
Tabelle 5-2	Bewertung des Themas Schulwegesicherheit	56
Tabelle 5-3:	Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit	57
Tabelle 5-4:	Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegeverbindungen	57

1 Zielsetzung

Bedeutung des Fußverkehrs

Endlich – so muss man sagen - wird auch dem Fußverkehr bundesweit mehr Aufmerksamkeit im Hinblick auf seine Bedeutung, seine Verkehrssicherheit und seinen Beitrag zum Klimaschutz entgegengebracht. Bisher wurde der Fußverkehr in der Planung vieler Städte oftmals als „Sowieso-Verkehr“ vernachlässigt. Dabei ist Gehen die Basis jeglicher Mobilität und sollte hinsichtlich der Flächen- und Zeitgerechtigkeit, sowie insgesamt der Wertigkeit stärker in den Fokus der Verkehrsplanung gestellt werden. Die ersten Fußverkehr-Checks in NRW sind erfolgreich im Jahr 2019 absolviert worden und führten in den beteiligten Kommunen bereits zu einer Sensibilisierung für die Themen der Fußverkehrsförderung. Nochmals deutlich stärker in den Fokus gerückt wurden die Fußverkehrs-Checks in den Jahren 2020 und 2021 durch die Pandemie-Situation, in der insbesondere das Spaziergehen im Nahraum wiederentdeckt wurde.

Fußverkehrs-Checks in NRW 2021

Um die Ziele, die Methodik und die Umsetzung der Fußgängerförderung in den Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW stärker bekannt zu machen und zu verankern, wurden im Zeitraum Juni 2021 bis Dezember 2021 weitere zwölf Fußverkehrs-Checks durchgeführt.

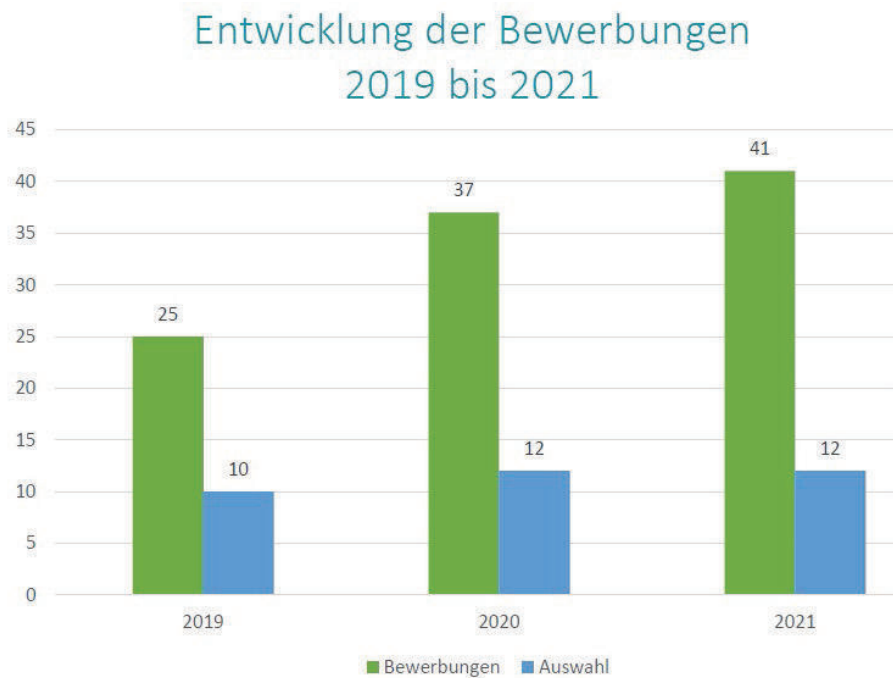
Abbildung 1-1: Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2021



Modellkommunen 2021

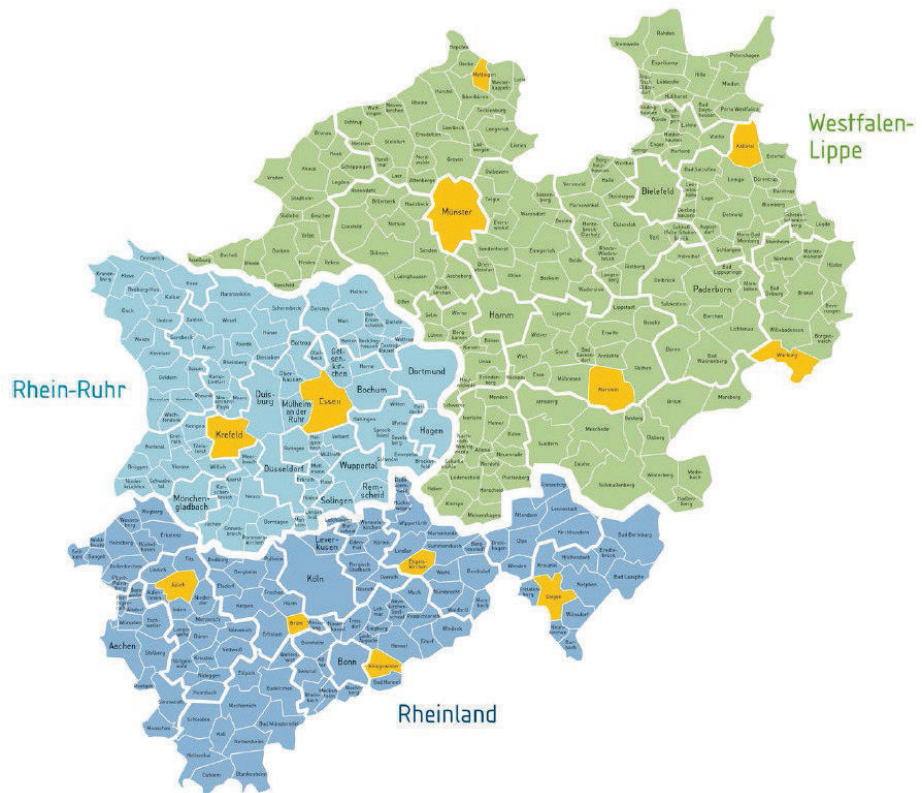
41 Mitgliedskommunen haben sich um die Durchführung der Fußverkehrs-Checks 2021 beworben, zwölf Modellkommunen wurden durch das Ministerium für Verkehr des Landes NRW und das Zukunftsnetz Mobilität NRW ausgewählt.

Abbildung 1-2: Entwicklung der Bewerbungen



In der Koordinierungsstelle Rheinland waren dies die Städte Brühl, Jülich, Königswinter, Siegen und die Gemeinde Engelskirchen, in der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr die Städte Essen und Krefeld, in der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe die Gemeinden Kalletal und Mettingen sowie die Städte Münster, Warburg und Warstein. Das Planungsbüro VIA arbeitete 2021 in den Städten Brühl, Siegen, Essen, Jülich sowie in den Gemeinden Engelskirchen und Mettingen.

Abbildung 1-3: Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2021



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2021

Methodik und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

Die Methodik wurde für NRW über den Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks¹ weitgehend definiert. In jeder Kommune fanden in der Regel fünf Termine statt:

- interner Startertermin mit der Verwaltung der Modellkommune
- Auftaktveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung
- zwei Begehungen vor Ort mit Bürgern, Politik und Verwaltung
- Abschlussveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung.

¹ Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018

Abbildung 1-4: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2020

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2021



Ablauf der Fußverkehrs-Checks 2021

Vorbereitungen	<ul style="list-style-type: none">• Festlegung von thematischen und räumlichen Schwerpunkten• Akquise der Teilnehmenden
Auftaktworkshop	<ul style="list-style-type: none">• Ziel: Grundlage für weiteren Verlauf des Checks schaffen• Diskussion thematische und räumliche Schwerpunkte• Erfahrungsaustausch, Kennenlernen, Sensibilisierung
2 Begehungen	<ul style="list-style-type: none">• themenorientiert oder zielgruppenspezifisch• 2-3 km pro Route, 8-10 Stationen, max. 2 Stunden
Abschlussworkshop	<ul style="list-style-type: none">• Diskussion erster Maßnahmenvorschläge• Ausblick auf Umsetzung• Reflexion der Teilnehmenden
Nachbereitung	<ul style="list-style-type: none">• abschließende Dokumentation• Umsetzung kleiner Maßnahmen

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2021

Der Ablauf, die Inhalte und die Ergebnisse dieser Veranstaltungen in der Stadt Siegen zum Stadtteil Eiserfeld sollen im Folgenden kurz beschrieben werden. Alle Veranstaltungsformate konnten in Siegen als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden.

2 Ausgangslage in Siegen-Eiserfeld

Die Stadt Siegen hat als kreisangehörige Großstadt des Kreises Siegen-Wittgenstein 104.977 (Stand: 30.9.2020) Einwohnerinnen und Einwohner, sie umfasst eine Fläche von 114,7 km². Eiserfeld liegt, wie die anderen Siedlungsgebiete der Stadt Siegen, im Tal der oberen Sieg mit seinen Hanglagen.

Das Verkehrsverhalten ist in Siegen bisher vor allem auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, der insbesondere bei bewegter Topografie eine bequemere Alternative zur früher traditionellen Mobilitätskultur zu Fuß bietet. Aus diesen Gründen ist es für die Stadt Siegen umso wichtiger, nachhaltige Mobilität wie den Fußverkehr wieder als die Platz sparende und klimafreundlichste Form der Fortbewegung in der Stadt zu stärken.

Bereits seit Längerem werden für zu Fuß Gehende Einzelmaßnahmen umgesetzt. Dies sind zum Beispiel Maßnahmen zur Berücksichtigung des Fußverkehrs im jährlichen Bauprogramm u.a. durch den barrierefreien Ausbau von

- Haltestellen
- Fußgängerüberwegen und
- Lichtsignalanlagen.

Aber auch die Herstellung und Verbesserung von Fußverbindungen durch Planung, Anlage und Ertüchtigung von

- Treppenwegen
- Verbindungswegen und
- Querungsstellen u.ä.

Das Untersuchungsgebiet der Fußverkehrs-Checks konzentriert sich entsprechend der Bewerbung der Stadt Siegen auf den Stadtteil Eiserfeld mit seiner typischen Problemlage für Stadt und Region. Schwerpunktmäßig wurde der Raum um die Grundschule und die Gesamtschule begangen, da hier

- schwierige Zustände für die Kinder gemeldet wurden
- die Hauptverkehrsstraße bereits ausgebaut wurde bzw. sich bis Mitte 2022 im Ausbau befand
- unweit der Schule ein Stadtteilzentrum mit verschiedenen Einkaufs- und Aufenthaltsmöglichkeiten vorhanden ist.

Die folgende Tabelle aus der Bewerbung gab Auskunft über die vorhandenen Ansätze und bereits durchgeführten Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung in der Stadt Siegen sowie zu den gewünschten thematischen Schwerpunkten der Fußverkehrs-Checks:

Tabelle 2-1 Ausgangslage in der Stadt Siegen

Basiskennziffern	<ul style="list-style-type: none"> • Einwohner: 104.977 (Stand 2020) • Fläche: 114,7 km² • Stadtyp: Großstadt; Kreis Siegen-Wittgenstein, nahe des Dreiländerecks (NRW, Hessen; RP) • Topographische Lage: Siegerland; Mittelgebirgsregion • Grünste Stadt Deutschlands (Satellitenbild-Auswertung der Grünflächen 2016)
Entwicklungsstufe Fußverkehrsförderung	<ul style="list-style-type: none"> • 13 % Modal Split (2017) • „es werden verschiedene Maßnahmen bereits umgesetzt, eine gesamtstädtische/gesamträumliche Strategie fehlt“ • Einsteiger Kommune in der Fußverkehrsförderung
Ausgangssituation	<ul style="list-style-type: none"> • Abriss einer innerstädtischen Parkpalette („Siegplatte“), mit dem Ziel die Sieg freizulegen und attraktive Freiflächen zum Aufenthalt zu schaffen
Aktivitäten zum Thema Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung des Fußverkehrs im jährlichen Bauprogramm, u.a. mit barrierefreiem Ausbau von Haltestellen, FGÜ, LSA • Verbesserung von Fußverbindungen durch Planung/Anlage/Ertüchtigung von Treppwegen, Verbindungswegen, Querungsstellen u.ä. • Einrichtung von Hol- und Bringezonen an 4 Grundschulen (2020), weitere folgen 2021
Verkehrspolitische Zielsetzung / Konzepte zum Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Bisher keine politischen Beschlüsse zur Fußverkehrsförderung • Ratsbeschlüsse zu einzelnen den Fußverkehr betreffenden Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Begleitende Fußwege entlang der Flüsse Sieg und Weiß ◦ Verbesserung von fußläufigen Verbindungen zw. Stadtteilen ◦ Einzelne Verbesserungen für den Fußverkehr innerhalb von Stadtteilen • ein politischer Arbeitskreis „AK Rad- und Fußverkehr“
Motivation zur Teilnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (Fertigstellung Q1/2020) mit Beachtung von Stadtteilzentren • Einrichtung von Hol- und Bringezonen • Sensibilisierung und Einbindung der Bewohner*innen zum Thema Fußverkehr • FVC sollen Analysen aus dem Klimaschutzteilkonzept für ausgewählte Bereiche intensivieren
Untersuchungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> • Schulumfeld in Nähe eines Stadtteilzentrums

Presse und Medienarbeit

Auf der Webseite der Stadt wurde die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks 2021 in Siegen kommuniziert und zur Beteiligung an den öffentlichen Veranstaltungen aufgerufen.

Abbildung 2-1: Plakat zum Fußverkehrs-Check der Stadt Siegen



Quelle: https://www.siegen.de/fileadmin/_processed_/5/7/csm_PlatatZumFussverkehrsCheckSiegenEiserfeld_1024_da6505d05b.png

Einen weiteren Beitrag zum Fußverkehrs-Check in der Stadt Siegen veröffentlichte z.B. die Westfalenpost:

Abbildung 2-2: Ausschnitt aus der Website der Westfalenpost



SIEGEN. Siegen nimmt als eine von zwölf Kommunen am Fußverkehrs-Check teil. In Eiserfeld wird ein Fachbüro mit den Bürgern ein Konzept erarbeiten

Quelle: <https://www.wp.de/staedte/siegerland/siegen-eiserfeld-nimmt-am-fussverkehrs-check-2021-teil-id232623627.html>

3 Veranstaltungen in Siegen-Eiserfeld

Die Ansprechpartnerin für die Fußverkehrs-Checks in der Stadt Siegen war Frau Larena Kühnel aus der Abteilung 4/1 Straße und Verkehr.

3.1 Interner Starter-Termin

Am 21. Mai 2021 fand ein verwaltungsinterner digitaler Startertermin statt.

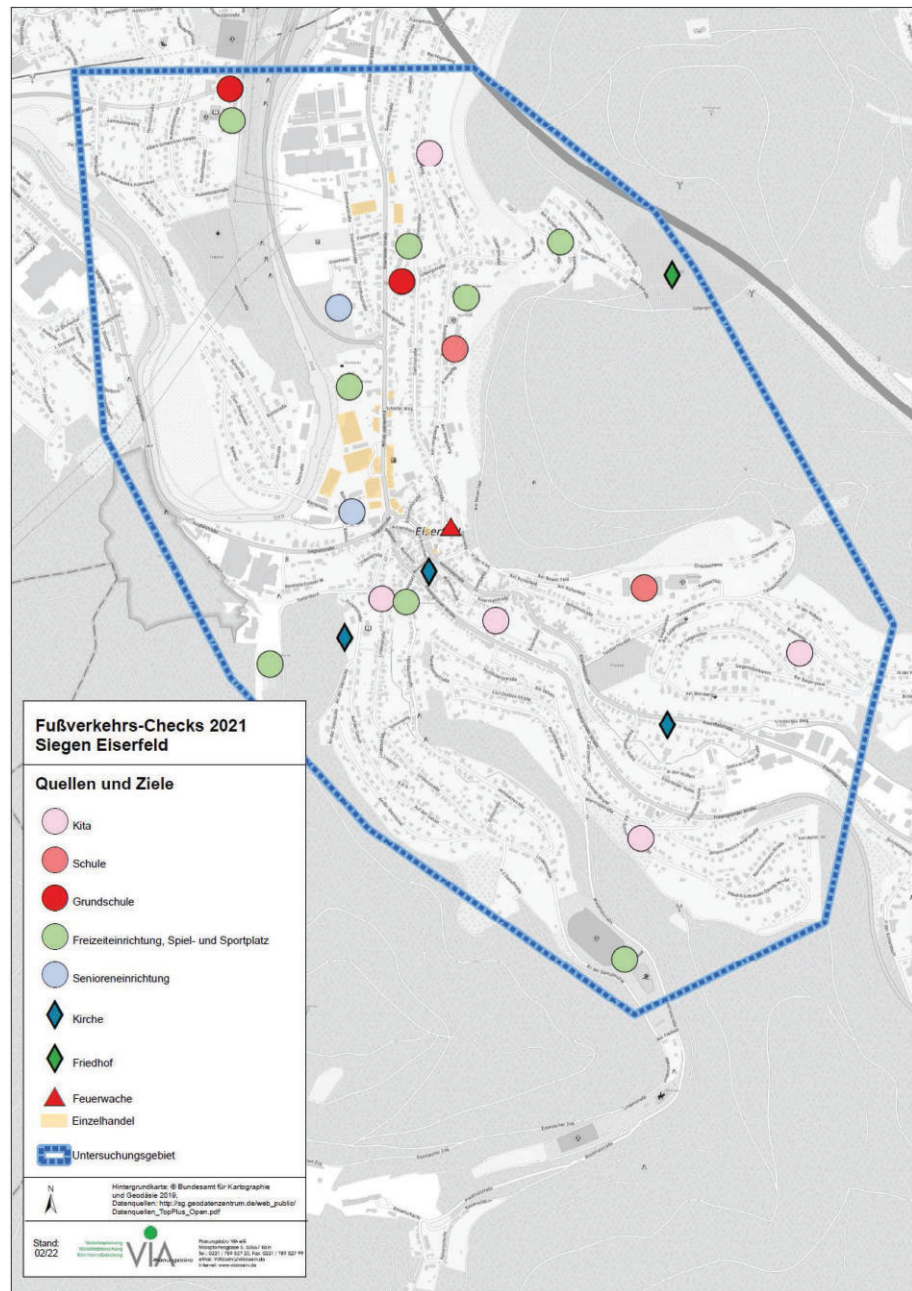
Henrik Schumann, Stadtbaurat der Stadt Siegen, begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Verwaltung vor. Larena Kühnel stellt die Ausgangslage in Siegen sowie die Motivation zur Bewerbung vor.

Katja Naefe, Zukunftsnetz Mobilität NRW, beglückwünschte die Stadt Siegen für die erfolgreiche Bewerbung. Sie führt aus, dass die Erfahrungen aus zwei Jahren zeigen, dass die Fußverkehrs-Checks eine sehr gute Methode sind, sich erstmals oder auch vertiefend mit dem Fußverkehr in der Kommune auseinanderzusetzen. Andrea Fromberg und Kirsten Niklas, Planungsbüro VIA, präsentierten erste Ergebnisse der Bestandsanalyse und erläuterte die Vorgehensweise. Insbesondere im Hinblick auf die besondere Situation aufgrund der Corona-Pandemie wurden die verschiedenen Möglichkeiten der Durchführung der Beteiligungsformate besprochen. Im Starter-Termin wurden zudem das Untersuchungsgebiet Eiserfeld und die Begehungsrouten diskutiert und intern abgestimmt sowie die Termine für die öffentlichen Veranstaltungen vereinbart.

Untersuchungsraum

Die folgenden Karten zeigen den erweiterten Untersuchungsraum, der das gesamte Siedlungsgebiet von Eiserfeld umfasst, und die wichtigsten Ziele im Untersuchungsgebiet.

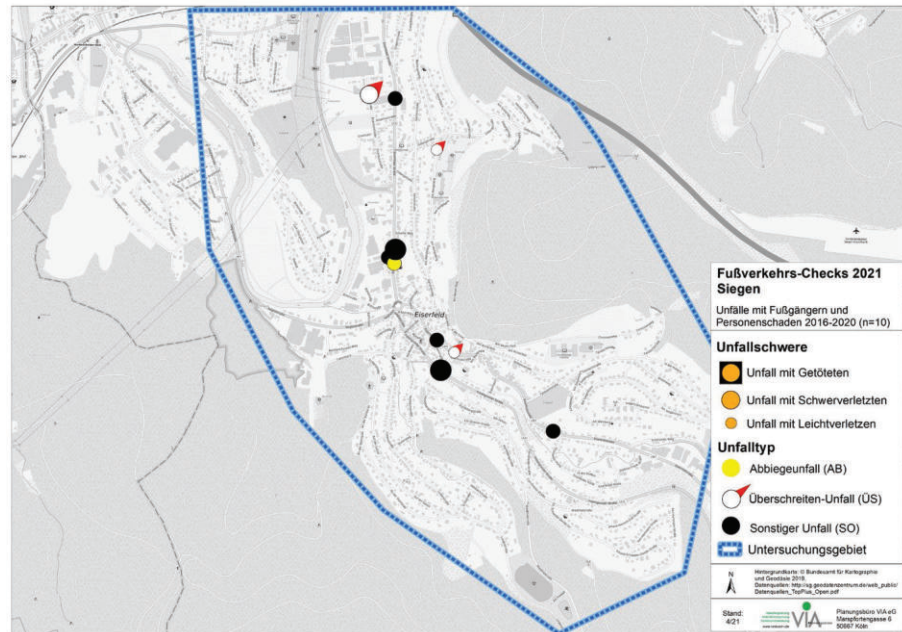
Abbildung 3-1: Untersuchungsraum und Ziele für den Fußverkehrs-Check in der Stadt Siegen: Eiserfeld



Unfallanalyse

Zudem sind von der Polizei die Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung aus den Jahren 2015 bis 2020 zur Verfügung gestellt worden. Die insgesamt zehn Unfälle wurden kartografisch verortet; die folgende Karte zeigt das Ergebnis:

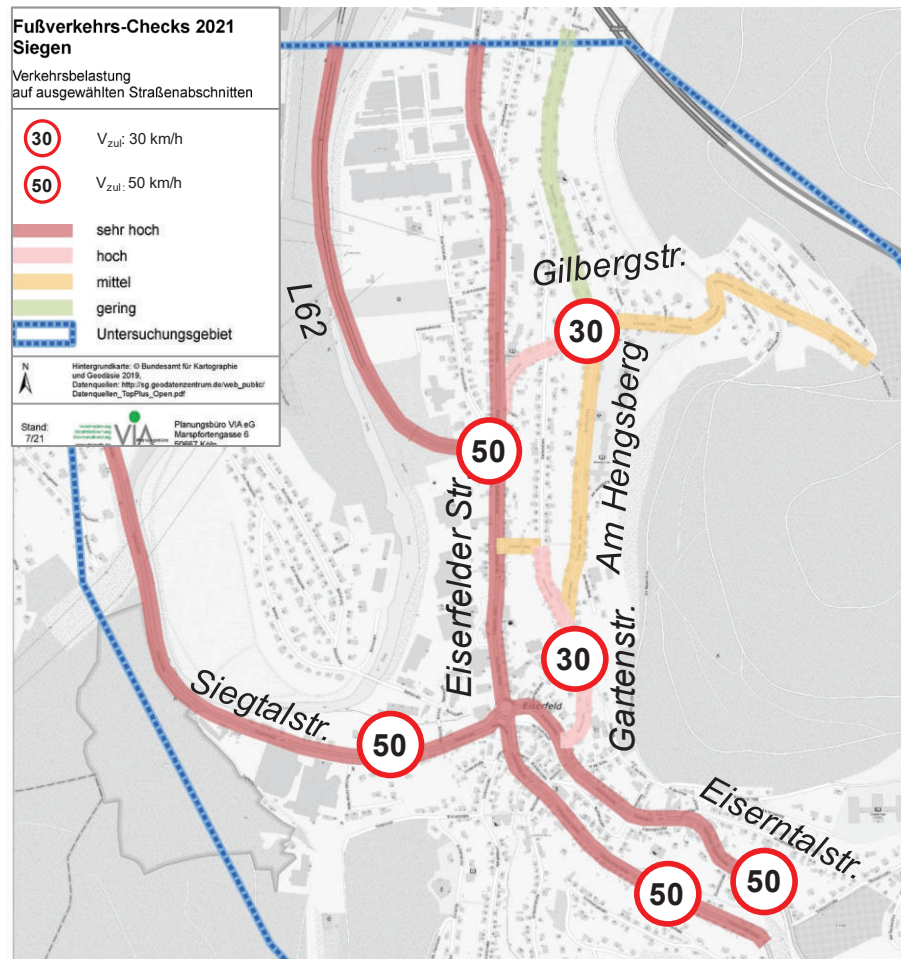
Abbildung 3-2: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016 - 2020 in der Stadt Siegen, Eiserfeld



Insgesamt sind im Untersuchungsgebieten mit zehn Unfällen in fünf Jahren relativ wenige Fußverkehrsunfälle mit Personenschaden polizeilich registriert worden. Auffällig sind die Unfälle im Hauptstraßennetz (mit einem Schwerverletzten im Bereich des Einkaufszentrums).

Kartografisch verdeutlicht wurden zudem die vorhandenen Daten zur Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet:

Abbildung 3-3: Verkehrsbelastungsdaten



Terminplanung

Folgende Termine wurden vereinbart:

- **Auftakt-Workshop:** Montag, 23. August 2021 (18:00 Uhr)
- **erste Begehung:** Donnerstag, 30. September 2021 (17:00 Uhr)
- **zweite Begehung:** Montag, 25. Oktober 2021 (10:00 Uhr)
- **Abschluss-Workshop:** Dienstag, 23. November 2021 (18:00 Uhr)

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Siegen entschied sich, die anstehenden Veranstaltungen über die örtliche Presse bekannt zu machen sowie bekannte Personenkreise, Initiativen und Netzwerke persönlich anzusprechen und einzuladen.

Dokumentation

Die Präsentation und das Protokoll zum Startertermin sind im Anhang des Berichts zu finden.

3.2 Auftakt-Workshop

Herr Henrik Schumann, Stadtbaurat der Stadt Siegen, begrüßte die Teilnehmenden in der Eiserfelder Kulturhalle und stellte kurz die Motivation und die Erwartungen der Stadt vor. Andreas Falkowski, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Koordinierungsstelle Rheinland erläuterte das Gesamtprojekt der Fußverkehrs-Checks. Frau Fromberg und Herr Thiemann-Linden, Planungsbüro VIA, stellten das Projekt in Eiserfeld vor und erläutern erste Analyseergebnisse. Außerdem wurden die Routenvorschläge für die anstehenden Begehungen gezeigt. Der Auftakt-Workshop war gut besucht, es nahmen rund 20 Personen teil.

Abbildung 3-4: Auftaktveranstaltung in Siegen



Die gezeigten Präsentationen wurden dem Protokoll als Anhang beigegeben.

Auf die Frage, was verbessert werden müsste, damit man gerne bzw. noch lieber zu Fuß gehen würde, kamen folgende Beiträge:

- Die neu gebaute Querungshilfe an der Schule sollte doch besser als Lichtsignalanlage ausgebaut werden, das sei sicherer.
- Der Elterntaxi-Verkehr sollte geordnet und minimiert werden. Vor allem in der Straße Am Hengsberg blockieren parkende und rangierende Eltern die Gehwege oder befahren beim Überholen des Busses die Gehwege. Eine Elternhaltestelle sollte an der Eiserfelder Str. eingerichtet werden, von dort könnten die Schulkinder nur noch den Schiefen Weg und die Treppe hochlaufen.
- Auf der unteren Gartenstraße sollte ein Gehweg eingerichtet werden, da dies ein wichtiger Weg zur Bushaltestelle ist.
- In der Tempo 30 Zone sollten weitere Markierungen an die Geschwindigkeitsbegrenzung erinnern.
- Parkender Kfz-Verkehr entlang der Gartenstraße sollte reguliert werden, vielleicht mit Bewohnerparken (hier parken viele Pendler). Außerdem ist dies eine wichtige Straße der Feuerwehr.
- Ausbesserung der Gehwegbreiten und -oberflächen (Belag, Neigung, Absenkungen).

Folgende Mängel wurden beim Auftaktworkshop genannt:

- Querungshilfen würden auf der Eiserfelder Straße fehlen.
- Die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten seien zu hoch.
- Es gebe keine Hinweise auf sichere Fußgänger-Querungsstellen.
- Es gebe keine gesicherten Querungsstellen im Wohngebiet.
- Der Bürgersteig an der Grundschule sei zurzeit wegen der Baustelle nicht benutzbar.
- Auf Am Hengsberg sei der Bürgersteig zu schmal.
- Die Zuwege zu den Bushaltestellen sollten im Winter geräumt werden, nicht nur die Haltestellen.
- Die Spielplätze ziehen zu Fuß Gehende an, die Wege dorthin sollten sicherer gestaltet werden.

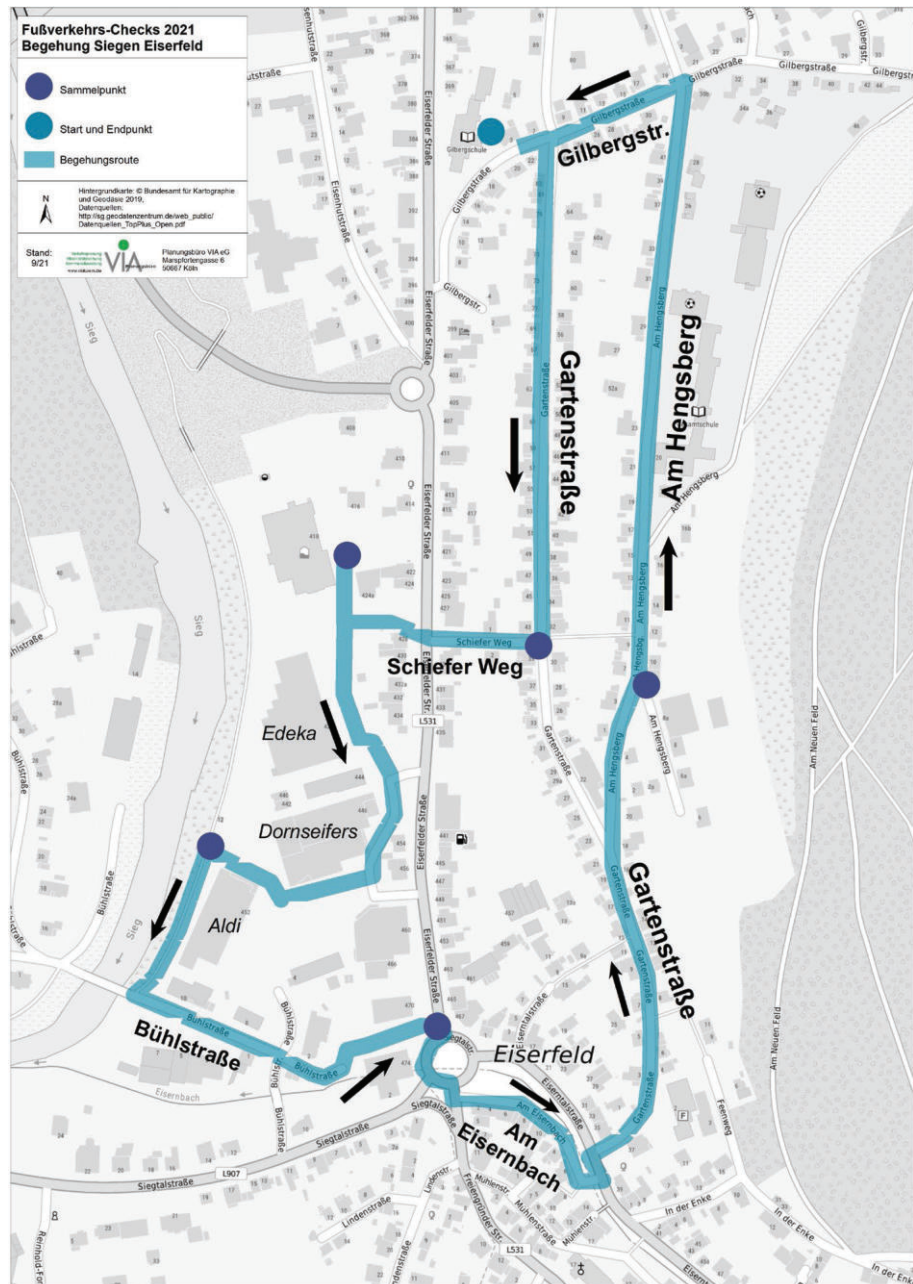
Die vorab erarbeiteten **thematischen Schwerpunkte** wurden weitestgehend in den Beiträgen bestätigt und in der weiteren Bearbeitung verfolgt. Diese sind:

- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität und Attraktivität
- Barrierefreiheit
- Schulwege.

Routenvorschläge

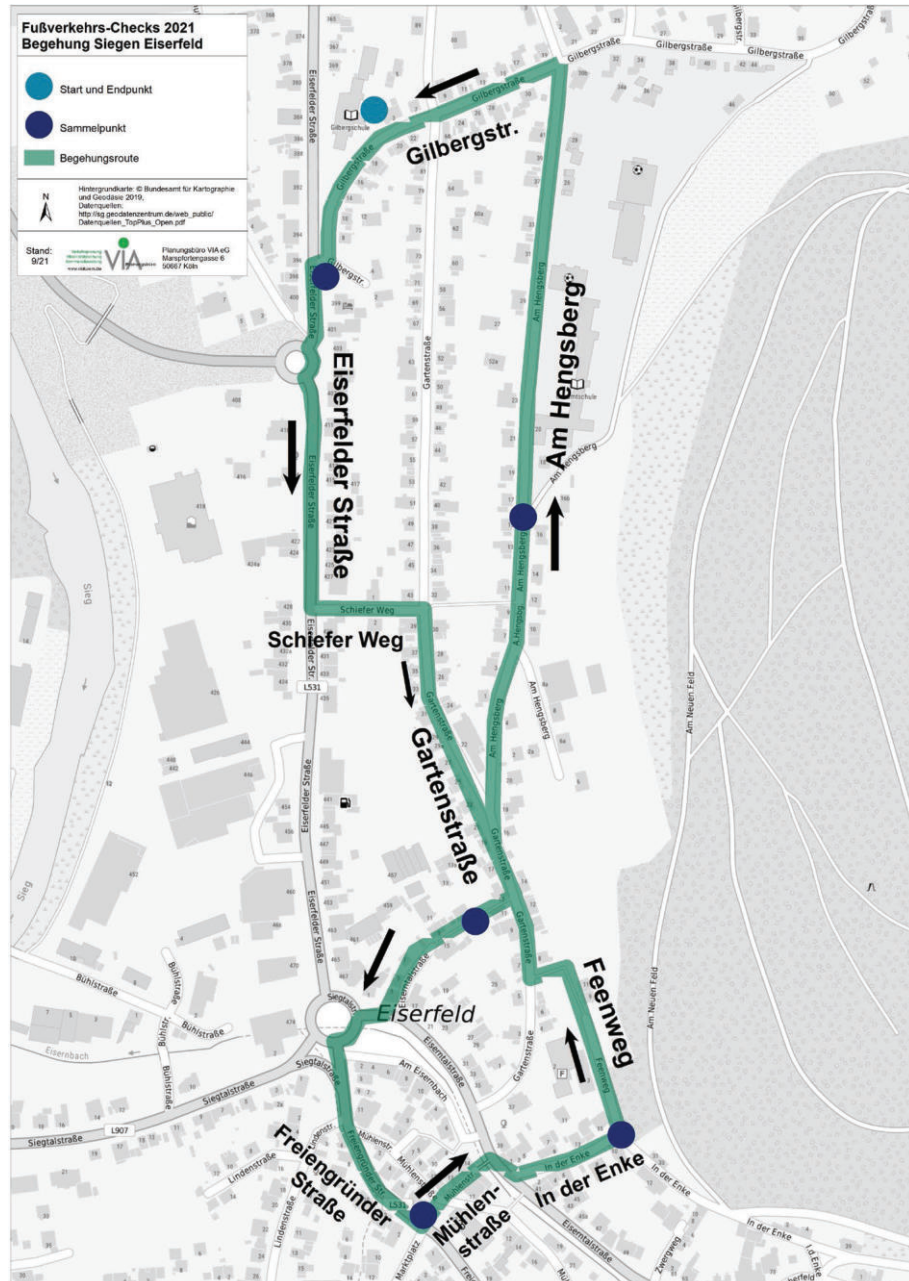
Die vorgeschlagene Route für die beiden Begehungen wurden diskutiert und Alternativen oder Ergänzungen vorgeschlagen:

Abbildung 3-5: Begehung Route 1 (mit den ergänzenden Vorschlägen der Teilnehmenden)



Für die zweite Begehung wurde folgende Route festgelegt:

Abbildung 3-6: Begehung Route 2



Dokumentation

Die Präsentation und das Protokoll zum Auftakt-Workshop sind im Anhang des Berichts zu finden.

3.3 Erste Begehung

Durchführung

An der ersten Begehung mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern nahmen rund 20 Personen teil. Anhand der im Auftaktworkshop erarbeiteten Anregungen und Mängelmeldungen zum Fußverkehr in der Stadt Siegen wurden an vorher festgelegten Standorten Zwischenstopps auf der Route eingelegt. An diesen für einen fußgängerfreundlichen Stadtteil wichtigen Stellen wurden Erfahrungen, Probleme sowie Verbesserungsvorschläge der Bürgerinnen und Bürger ausgetauscht und Lösungen mit der Verwaltung diskutiert.

Diese Anmerkungen wurden vom Planungsbüro VIA dokumentiert. Mit Hilfe von Fotos und der Mitschrift auf einem GPS-getrackten Tablet sind die Ergebnisse aus der Begehung in die Maßnahmenausarbeitung eingeflossen.

Abbildung 3-7: Eindrücke von der ersten Begehung



3.4 Zweite Begehung

Durchführung

Auch bei der zweiten Begehung, vor allem mit eingeladenen schulischen Vertreterinnen und Vertretern, wurde an vorher festgelegten Standorten angehalten, um sich über die Problemlagen auszutauschen. An dieser Begehung nahmen ebenfalls rund 20 Personen teil; mehrere Schülerinnen und Schüler artikulierten ihre Sicht auf ihre

Schulwege und gaben Auskunft, wie sie mit schwierigen Situationen umgehen. Besonders hervorzuheben ist, dass Bürgermeister Steffen Mues während der gesamten zweiten Begehung anwesend war und rege mitdiskutiert hat.

Außerdem hat sich das Planungsbüro VIA mit eigenen Verkehrsbeobachtungen vor Schulbeginn und zu Schulzeitende mit eigenen Verkehrsbeobachtungen ein eigenes Bild gemacht.

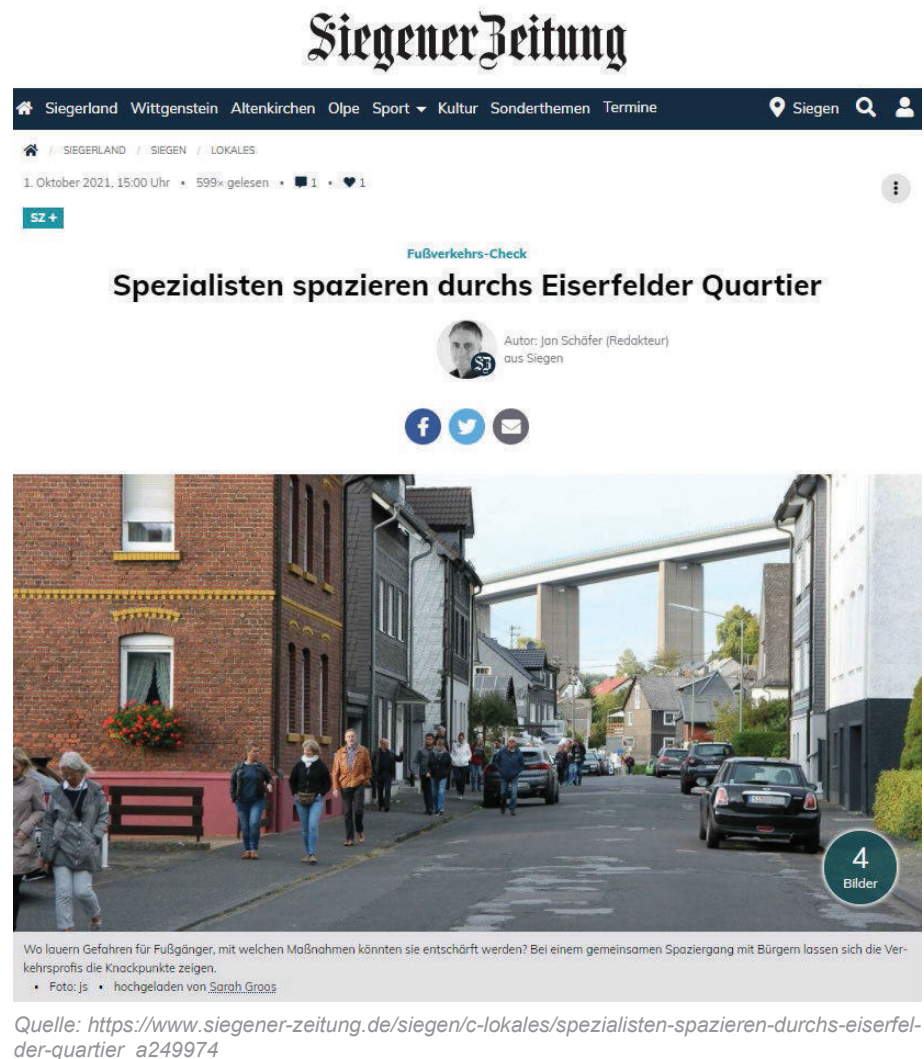
Abbildung 3-8: Eindrücke von der zweiten Begehung



Presse und Medienarbeit

Zu den Begehungen wurden intensiver als in anderen Städten Berichte in der kommunalen Presse veröffentlicht. Hier ein Beispiel:

Abbildung 3-9: Presseartikel in der Siegener Zeitung



3.5 Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop wurde am 23. November 2021 im Trafohaus Eiserfeld durchgeführt. In seiner Begrüßung stellte Stadtbaurat Henrik Schumann die Bedeutung der Fußverkehrs-Checks für den Stadtteil Eiserfeld heraus. Auf den auch für die Verwaltung ungewohnten Begehungen mit Fokus auf den Fußverkehr wurden nicht nur von den Verwaltungsmitarbeitenden, sondern auch von manchen Bürgerinnen und Bürgern neue Fußwegeverbindungen auf kleinen, z.T. versteckten Wegen entdeckt. Besonders waren die Begehungen in Eiserfeld auch durch die Teilnahme der privaten Grundstückseigentümer des neuen

zentralen Einzelhandelsstandortes, die sich offen für die Anregungen der Teilnehmenden zeigten.

Nach einer kurzen Vorstellungsrunde im Plenum stellen Frau Fromberg und Herr Thiemann-Linden, Planungsbüro VIA die wichtigsten Maßnahmenvorschläge sortiert nach Themenfeldern für das begangene Gebiet in Eiserfeld vor.

Abbildung 3-10: Abschluss-Workshop im historischen Trafohaus in Eiserfeld



Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden

Diskutiert wurde vor allem die Sinnhaftigkeit des Vorschlages, einen neuen Fuß-/Radweg zwischen den beiden Schulstandorten der Gesamtschule auf mittlerer Höhe zwischen Gartenstraße und Friedhofsweg anzulegen. Die Meinungen sind hier durchaus unterschiedlich, auch innerhalb der Gruppe der Vertreter und Vertreterinnen der Gesamtschule. Auch der Vorschlag im Rahmen der schulischen Mobilitätsberatung Pedelecs für das Lehrpersonal anzubieten, das zwischen den beiden Schulstandorten pendelt, wurde unterschiedlich bewertet. Vor allem eine Kombination von push-und-pull-Faktoren (Abbau der Parkplätze am Schulstandort und Bereitstellung der Pedelecs) wurde als mögliche Option bewertet.

Alle Anwesenden waren der Ansicht, dass das untersuchte Gebiet bereits heute sehr viel Verkehr produziert und durch das Neubauvorhaben auf dem Gebiet der alten Gärtnerei (B-Plan 366) die Verkehrssituation nicht zusätzlich verschlechtert werden dürfe. Die Vertreter der

Verwaltung berichteten, dass bereits eine enge Abstimmung zwischen den Verantwortlichen in den Themenbereichen Stadtentwicklung und Verkehr in der Verwaltung praktiziert werde und der Investor detaillierte Prüfaufträge zur Lösung der erwartbaren Verkehrskonflikte bekommen werde.

Auch machte die Verwaltung deutlich, dass eine Verlegung der Busverbindungen aus der Straße Am Hengsberg heraus detailliert geprüft und mit dem ZWS, den Verkehrsbetrieben und dem Aufgabenträger Kreis Siegen-Wittgenstein abgestimmt werden müsste. Technische Gesichtspunkte, wie z.B. die Befahrbarkeit durch das Gefälle auf dem Schiefer Weg, sind zu überprüfen. Ebenso bedürfen die vorgeschlagenen Maßnahmen an der Gilbergstraße einer genauen Überprüfung und Abwägung. Die Verwaltung sagte dies sowie eine weitere Abstimmung mit den Akteuren zu.

Definierte Fußverbindungen durch das Einkaufszentrum Eiserfelds können nur durch die Privateigentümer umgesetzt werden. Die Verwaltung ist der Ansicht, dass hier mögliche Projekte durchaus ausgelotet werden können.

Alle Vorschläge und Anregungen der Teilnehmenden wurden geprüft und in der Maßnahmenplanung ggf. berücksichtigt.

Abbildung 3-11: Pressebericht zum Abschlussworkshop in Siegen

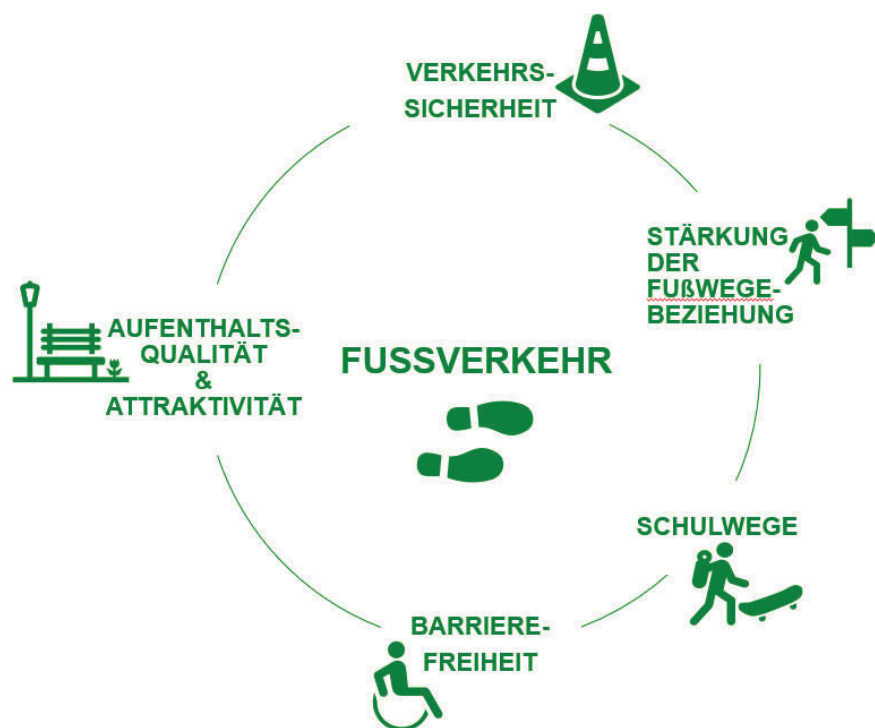


Quelle: Siegener Zeitung vom 25. November 2021, S. 8

4 Maßnahmenempfehlungen

Im Folgenden sollen die empfohlenen Maßnahmen nach Themenfeldern beschrieben und begründet werden. Dabei werden die Themenbereiche und Maßnahmenempfehlungen behandelt, die in den Begehungen in Siegen-Eiserfeld von besonderer Bedeutung waren und die auch auf dem Abschluss-Workshop präsentiert und diskutiert worden sind.

Abbildung 4-1: Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Siegen-Eiserfeld



Anschließend wird auf die ausführliche Dokumentation der empfohlenen Maßnahmen im Maßnahmenkataster verwiesen.

4.1 Schulwegsicherung

Während der Begehungen haben Eltern, Lehrerinnen und Lehrer, Schülerinnen und Schüler sehr eindrücklich über die Gefährdungen auf dem Schulweg berichtet. Insgesamt erzeugt das Wohngebiet vergleichsweise viel Kfz-Verkehr, was insbesondere in der Gilbergstraße

beobachtete Gefährdungen durch Elterntaxis

mit der Grundschule und der Straße Am Hengsberg mit der Gesamtschule spürbar ist. Auch die Lehrkräfte, die z.T. zwischen den zwei Gesamtschulstandorten mit ihrem Auto pendeln, tragen zu der unsicheren Verkehrssituation bei.

Eigene Verkehrsbeobachtungen zu Schulbeginn und –ende ergaben, dass nur eine begrenzte Anzahl von Eltern Elterntaxi betreibt. Die meisten respektierten die eng gezogenen Halteverbotsbereiche, jenseits davon wurde allerdings erkennbar gefährdend rückwärtsfahrend rangiert, sobald das eigene Kind aus- oder eingestiegen war. Betroffen war besonders der Teil der Gilbergstraße oberhalb der Grundschule, wo die Knotenpunkte als Wendmöglichkeit genutzt wurden.

Abbildung 4-2: Kritisches Verkehrsgeschehen im Schulumfeld



Diese Verkehrsbeobachtungen zum Elterntaxi-Verkehr fanden innerhalb der Tempo 30-Zone statt, wobei deutlich wurde, dass schnelleres Fahren meist nicht das Hauptrisiko darstellte. Eine Ausnahme könnte hierbei der Nachtigallenweg darstellen, wo es offensichtliche Akzeptanzprobleme der Kfz-Lenkenden mit dem Tempolimit gab. Das Tempo-Reaktionsdisplay steht leider nicht vor dem besonders abgesicherten Kindergartenzugang.

Auch der zur Erschließung nötige Busverkehr und die Schülerbuslinien mit den längeren Standzeiten im Schulumfeld erscheinen angesichts der Enge der Straßen und des hohen Verkehrsaufkommens zu den Schulanfangs- und -endzeiten problematisch. Es sollte geprüft werden, ob Busführungsalternativen z.B. über die Gartenstraße möglich und umsetzbar sind.

Abbildung 4-3: Verkehrsregelung und Busverkehr im Schulumfeld



fehlende Gehwege und Engstellen

Straßen mit nicht ausreichend breiten, nicht benutzbaren oder noch nicht einmal auf einer Seite vorhandenen Gehwegen gibt es häufig in historisch engen Stadtteilen. Hinzu kommt, dass mangels ausreichend nutzbarer Garagen abgestellte Kfz die Gehwege blockieren. In Eiserfeld sind leider die Schulwege zur Grundschule und zur Gesamtschule auf größeren Teilen davon betroffen.

In den historisch gewachsenen Straßenräumen in Eiserfeld mit der kontinuierlichen Zunahme der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge weist ein großer Teil des Wohnstraßennetzes Engstellen in den Nebenanlagen auf. Häufig wird hier die Fahrbahnbreite für den Kfz-Begegnungsfall weitgehend beibehalten, aber die Nebenanlagen in ihrer Breite werden weiter eingeschränkt.

Um wenigstens auf einer Straßenseite durchgängige Gehwege zu schaffen, bedarf es für etwas mehr Barrierefreiheit, aber auch zur Sicherung des Fußverkehrs einer Fahrbahnversmälnerung auf einen Fahrstreifen für den Zweirichtungsverkehr. Fahrzeuglenker sind damit auch in Siegen durch das Parken in historisch schmalen Ortsdurchfahrten vertraut.

Abbildung 4-4: Engstelle an der unteren Gartenstraße



Abbildung 4-5: Engstellengestaltung in Zülpich-Enzen



Vorgezogene Seitenräume können mit zusätzlichen geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen wie Teilaufpflasterung oder Plateaufaupflasterung kombiniert werden. Sie könnten in Siegen im Rahmen der Schulwegsicherung eingesetzt werden oder dort, wo besonders attraktive Fußwegeverbindungen in Wert gesetzt werden sollen.

erzwungene Fahrbahnbenutzung auf Schulwegen

Fehlende und zu schmale Gehwege schränken die Rechte der Schülerinnen und Schüler zu Fuß stark ein. Nach § 25 StVO ist für sie die Fahrbahnnutzung nicht vorgesehen – oder nur „im Gänsemarsch“ am Fahrbahnrand. Die Problematik ungenügender oder zugeparkter Gehwege wird als Problem der Barrierefreiheit in Kap. 4.3 näher diskutiert. Wohnstraßen ohne (benutzbare) Gehwege, die den Fußverkehr faktisch auf die Fahrbahn zwingen, können als „Verkehrsberuhigter Bereich“ angesprochen werden. Nach der entsprechenden Anordnung darf der Fahrverkehr nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Jegliche Behinderung oder gar Gefährdung von zu Fuß Gehenden - auf der gesamten Straßenbreite - muss vermieden werden. Geparkt werden darf nur auf dafür gekennzeichneten Flächen. Nach dem aktuellen Rechtsrahmen setzt dies jedoch einen Umbau voraus, der in vielen Fällen teuer würde und auch Anliegerbeiträge nach sich ziehen würde.

Ein Verkehrsberuhigter Bereich kommt angesichts der geringen Kfz-Frequenz und des hohen Öffentlichkeitsanspruchs an den Schuleingängen für den Straßenzug Am Hengsberg in Frage. Hier hätten die Schülerinnen und Schüler die Bewegungsfreiheit in der gesamten Straßenbreite (die sie sich in großen Pulk bereits heute nehmen). Zugleich wären auch die Verkehrssituationen mit sehr großem Querschnittsbedarf (Linienbus überholt wartenden Schulbus) gut zu regeln.

Verkehrsberuhigte Kreuzungsumgestaltungen in der Tempo 30-Zone

Der schlechte bauliche Zustand der Straße Am Hengsberg legt eine möglichst zeitnahe Umgestaltung der Straße im Schulumfeld nahe.

Im Verkehrsberuhigten Bereich geht mit den erweiterten Rechten des Fußverkehrs auf der Fahrbahn und den definierten Plätzen zum Straßenrandparken eine Attraktivierung des Straßenraums einher. Durch Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten kann auch die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Für eine Umgestaltung bestehen besonders an der Einmündung der Straße Am Hengsberg in die Gartenstraße besondere Flächenpotenziale. Aber auch andere Knotenpunkte in der Tempo 30-Zone wie die Kreuzungen im Zuge der Gilbergstraße könnten trotz der Beengtheit und unter Wahrung der nötigen Busabbiegeradien verkehrsberuhigt und fußgängerfreundlicher gestaltet werden und zugleich die Rechtsvor-Links-Regelung verdeutlichen.

Abbildung 4-6: Kreuzungsbereich Gartenstraße / Am Hengsberg



Einen besonderen Fall stellt die spitzwinklige Einmündung der Gilbergstraße in die Eiserfelder Straße nahe der Grundschule dar, die aufgrund der Busabbiegeradien auf 16 Meter aufgeweitet ist. Hier empfehlen wir, eine Aufpflasterung der Gilbergstraße (Gehwegüberfahrt) zu prüfen, um den weiten Weg über die Fahrbahn bis zum Gehweg zur Schule zu sichern und die Einfahrt in die Tempo 30-Zone auch noch einmal infrastrukturell zu verdeutlichen.

Kreuzungsumgestaltung unter mehreren Aspekten

Auch am Knotenpunkt Schiefer Weg / Gartenstraße sollte eine Umgestaltung aus Gründen der Schulwegsicherung geprüft werden. Hier kommen nach Schulschluss Kinder in hohem Tempo den Fußweg

herunter gelaufen, um den Schiefer Weg weiter hinunter in Richtung Eiserfelder Straße zum Bus zu laufen. Das Gitter in Laufrichtung dürfte nur eine begrenzte bremsende Wirkung haben, um Unfallrisiken mit Kfz-Verkehr im Zuge der Gartenstraße auszuschließen. Hier wird zudem sichtbehindernd geparkt. Zur Hervorhebung der Konfliktsituation erscheint eine Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs mit Anrampungen für sehr langsames Fahren und vor Parken gesicherter Querung nötig.

Abbildung 4-7: Ende des Fußwegs und Kfz-Lenker-Perspektive mit Parken als Sichthindernis: Schiefer Weg / Gartenstraße



Neue Fußwege zur Schule?

Der Fußweg von der Gartenstraße hoch zur Gesamtschule ist nicht nur eine wichtige Schulanbindung, sondern offensichtlich auch ein Begegnungsort in Schulumgebung, wo sich Kinder treffen. Erst recht in der Pandemie ist die soziale Bedeutung von Schulkontakten deutlich geworden. Daher stellt sich die Frage nach weiteren attraktiven und autofreien Wegen zur Schule. Der schmale Feenweg, der heute auch für Lehrkräfte eine Rolle beim Pendeln zu Fuß zwischen den Gesamtschulstandorten spielt, könnte ergänzt werden durch einen höher gelegenen Weg im Zuge des B-Plans 366 im Bereich der ehemaligen Gärtnerei. Er würde von der Bergseite her die beiden Gesamtschulstandorte verbinden. Die Waldwegeverbindung, die bereits etwas höher gelegen vorhanden ist, ist aus Sicht der Gutachter keine Alternative, da sie topografisch ungünstiger und umwegig ist. Die neue Verbindung könnte das separat geführte Fußwegenetz in Eiserfeld ergänzen und neue Qualitäten herstellen.

Auch für den Zugang zur Grundschule gibt es die noch vage Idee, über den rückwärtig gelegenen Pausenhof eine neue Fußwegverbindung zum KIK-Parkplatz zu schaffen, vor allem dann, wenn hier Hol- und Bringe-Haltestellen eingerichtet werden können.

4.2 Sichere Querungen von Hauptstraßen

Im Eiserfelder Talgrund haben die Hauptverkehrsstraßen durch die hohe Kfz-Verkehrsbelastung eine Trennwirkung für den Fußverkehr. Dies ist vor allem an Bushaltestellen auch eine Frage der Schulwegsicherung.

Kreisverkehrsplätze

Mit den Kreisverkehren im südlichen Ortszentrum und an der Zufahrt zur Hüttentalstraße gibt es hier große Fortschritte. Die Fußverkehrsfreundlichkeit von Lichtsignalsteuerung ist in den Fußverkehrs-Checks andernorts häufig ein schwieriger Diskussionsgegenstand – nicht jedoch hier in Eiserfeld. Aufgrund der positiven Erfahrungen in Eiserfeld sollte im gesamten Stadtgebiet von Siegen geprüft werden, ob Ampelkreuzungen durch Kreisel ersetzt oder signaltechnisch fußverkehrsfreundlicher werden können. Das betrifft vor allem die sogenannten Räumzeiten, bei denen langsamere Menschen zu Fuß „gegen Rot laufen“, bevor sie den gegenüber liegenden Gehweg erreicht haben. Eine Verlängerung des Fußgänger-Grüns wird in einigen Städten bereits mit einem separaten Taster ermöglicht.

Abbildung 4-8: gut funktionierender Kreisverkehr im Eiserfelder Zentrum



Trotz der insgesamt guten Querungssituation im Zentrumsbereich von Eiserfeld sind bei der Begehung Lücken deutlich geworden, wo der Umweg zur nächsten gesicherten Querung offensichtlich nicht akzeptiert ist.

fehlende Querungen

Die Querung der Eiserfelder Straße auf Höhe Schiefer Weg hat einen vor Ort beobachtbaren offensichtlichen Bedarf als Zugang zum Einzelhandel und als Schulweg. Da die Umgestaltung der Eiserfelder Straße erst vor kurzem abgeschlossen wurde, ist ein nachträglicher Einbau einer Querungshilfe jedoch problematisch, nicht nur aus förderrechtlichen Gründen. Dennoch sollte geprüft werden, ob beispielsweise ein Fußgängerüberweg mit Mittelinsel umsetzbar ist (siehe Abbildung 4-11).

Abbildung 4-9: Ungesicherte Querungsstelle der Eiserfelder Straße



Eine Querungshilfe auf der Eiserntalstraße, optimaler Weise an beiden Enden der Busbucht, würde die Querung zwischen Gartenstraße und der ansonsten perfekt barrierefreien stadtauswärtigen Haltestelle sichern helfen. Hier wären zwei Fußgängerüberwege die nahe liegende Lösung, doch müssten die Sichtverhältnisse und die Zufahrt am Eiserntalbach geprüft werden. In Höhe Zwergweg ist im Bestand ein Fußgängerüberweg über die Eiserntalstraße bereits vorhanden

Abbildung 4-10: Querungsbedarf an der Eiserntalstraße auf Höhe Gartenstraße



Fußgängerüberwege sind für den Fußverkehr i.d.R. eine sehr gute Lösung, Querungsbedarfe zu sichern. In NRW sind die Einsatzbereiche durch einen Ministerialerlass großzügiger geregelt als in anderen Bundesländern und bieten gegenüber den restriktiveren Richtlinien für Fußgängerüberwege (R FGÜ) mehr Spielräume. Diese Spielräume können und sollten demnach gerade in NRW auch genutzt werden.

Die R FGÜ von 2001 sollen nach der Verkehrsministerkonferenz vom April 2021 grundsätzlich überarbeitet werden – mit dem Ziel, dass mit Fußgängerüberwegen nicht nur auf Gefahrenlagen reagiert werden soll, sondern sie für den Fußverkehr auch an ungefährlichen Stellen förderlich werden können. Eine Neufassung der Richtlinien könnte die Anordnung von Fußgängerüberwegen demnach in den Bundesländern harmonisieren und insgesamt vereinfachen helfen.

Abbildung 4-11: Gelungene neue Fußgängerüberwege in Eiserfeld (im Bau) und in Niederschelden



Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren: Tempo 30

Die Sicherheitswirkung von Geschwindigkeitsdämpfung ist fachlich unstrittig, auch in Verbindung mit der Vermeidung von Sichthindernissen (Parken) vor Querungsstellen. Mit der Strategie „Vision Zero“ (null Verkehrstote) haben insbesondere skandinavische Städte Erfolg gehabt. Die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer hat daher im April 2021 einstimmig dem Verordnungsgeber BMDV StVO-Änderungen zur Verkehrssicherheit des Fußverkehrs empfohlen.

Die Diskussion um Tempo 30 als „Stadttempo“ (Regel statt Ausnahme) läuft, u.a. vom Deutschen Städtetag angestoßen, seit Jahrzehnten. Mit einer gemeinsamen Initiative von inzwischen 80 Städten wird der Ordnungsgeber BMDV aufgefordert, die Entscheidung zum Geschwindigkeitsregime auch auf Hauptstraßen mehr der kommunalen Ebene zu überlassen. In Tempo 30-Zonen ist das seit längerem der Fall und in den meisten Fällen auch in der Gesellschaft kein strittiges Thema mehr. Die Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind seit mehreren Jahren das Ergebnis von Kompromissen im Bundesrat und der Verkehrsministerkonferenz, v.a. was das Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie z.B. Schulen angeht, aber auch als Folge von europäischen Luftreinhaltestandards sowie Festlegungen in Lärmaktionsplänen.

Tempo 30 plausibel gestalten; faire Gehwegbreite in Engstelle

Um Tempo 30 im Hauptstraßennetz auch durchzusetzen, bedarf es einer plausiblen Gestaltung und „bremsender“ Informationen schon in Annäherung zum Tempo 30-Abschnitt. Dies betrifft die Freiangründer Straße stadteinwärts (bergab) bis zum Fußgängerüberweg an der Trinitatiskirche und am Marktplatz.

Ein nicht nur angeordnetes, sondern auch durchgesetztes Tempo 30 benötigt an der Engstelle zwischen den historischen Häusern trotz der Kurvenlage weniger Fläche. Ein aus Fußgängersicht sicherlich gefährlicher, nur 0,90 m breite Gehweg – und das auch nur auf einer Straßenseite – könnte nach einer Verbreiterung um 0,70 m auf ein Maß von 1,60 m Gehwegbreite kommen. Als Fahrbahnbreite blieben immer noch 6,50 m für den langsamen Begegnungsfall Lkw-Lkw übrig; eine Schleppkurvenprüfung muss durchgeführt werden.

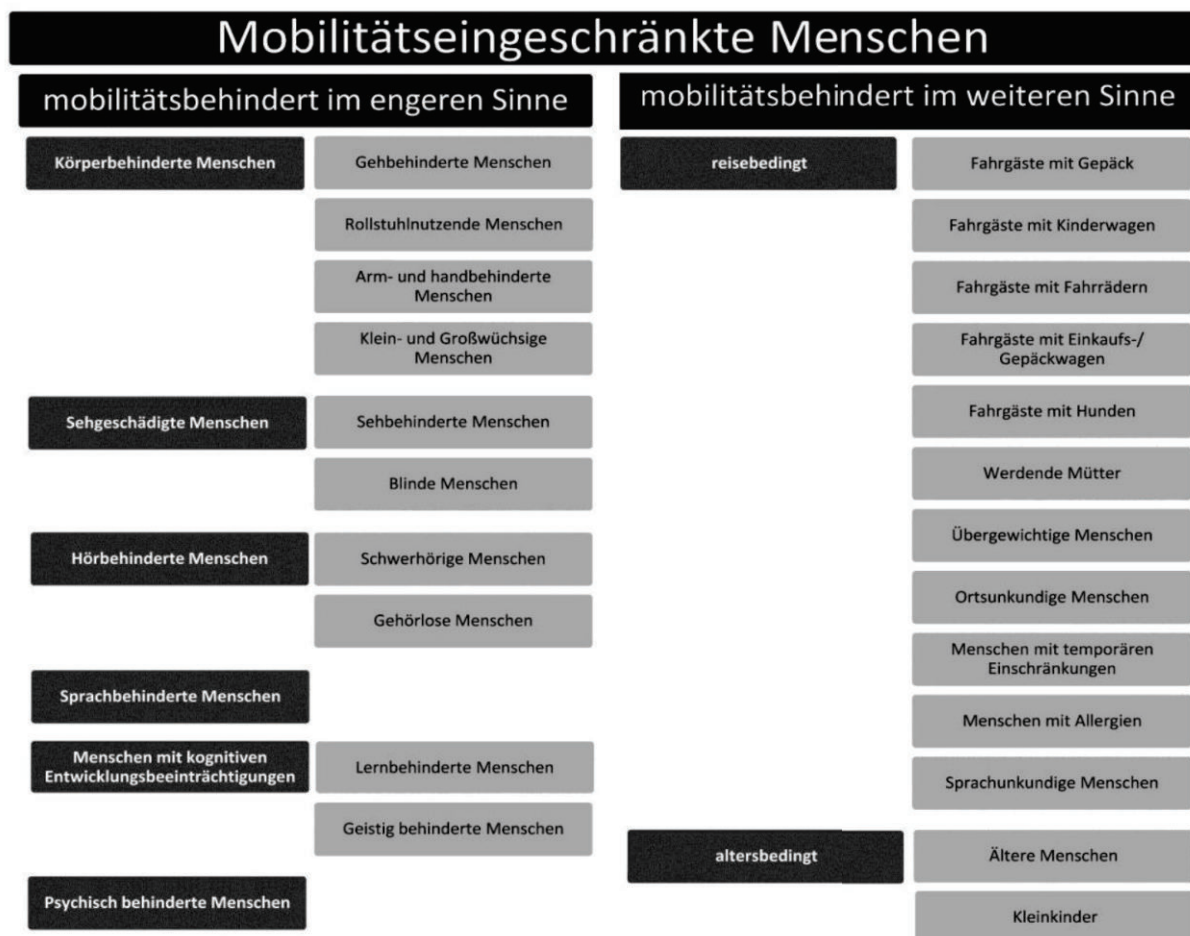
Abbildung 4-12: Engstelle an der Freiangründer Straße



4.3 Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen

Ein wichtiges Thema im Zusammenhang mit den Fußverkehrs-Checks ist grundsätzlich die Barrierefreiheit. Barrierefreiheit nützt allen Personen wie folgende Grafik zeigt, unabhängig von besonderen Bedürfnissen bzw. temporären oder dauerhaften Behinderungen.

Abbildung 4-13: Formen der Mobilitätseinschränkung



Quelle: H BVA der FGSV

Während bei den Bushaltestellen entsprechend der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes 2013 bis Ende 2021 mehrere Haltestellen in Eiserfeld barrierefrei umgestaltet sind, gibt es für die Gruppe der Blinden und stark Sehbehinderten in großen Teilen des begangenen Gebiets bisher noch wenig Hilfen zur Orientierung in Form von Bodenindikatoren. Steigungen und Treppenwege sind hier in vielen Fällen unvermeidbar, demnach lässt sich eine vollständige oder weitgehende Barrierefreiheit im Gegensatz zu Städten mit anderer Topografie im

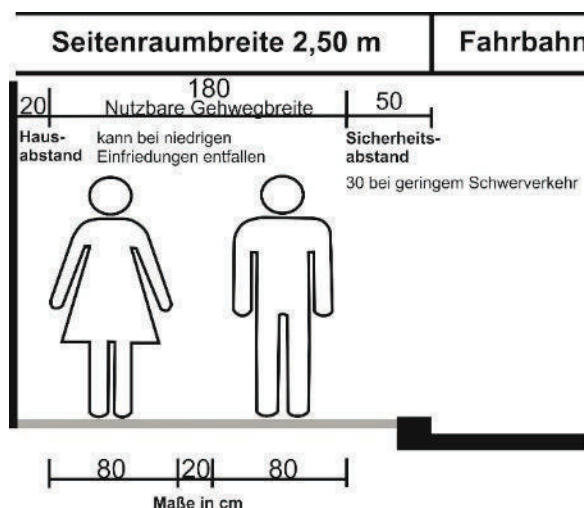
Untersuchungsgebiet kaum herstellen. Umso wichtiger ist der Umgang mit zusätzlichen Risiken, insbesondere mit ausreichendem Winterdienst auch auf den relevanten Gehwegen.

Folgende Themen und Maßnahmen sind im Hinblick auf die Barrierefreiheit grundsätzlich von Bedeutung.

Gehwegbreiten

Die nutzbare Gehwegbreite soll grundsätzlich mindestens 1,80 m betragen und vom Parken freigehalten werden. Nach den RAS 06 (FGSV-Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), den H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) und den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) entspricht dies im Regelfall (Wohnstraße mit Hauswand und fließenden Verkehr) einer Gehwegbreite von 2,50 m.² Damit ist auch der Begegnungsfall ohne Ausweichen auf die Fahrbahn möglich und es kann auch eine Person durch eine andere Person geführt werden.

Abbildung 4-14: Soll-Gehwegbreiten werden oft nicht erreicht



Quelle: FGSV: EFA, 2002: 16

Oberflächen / und Gehwegqualität

In einigen Straßen sind die Gehwege aufgrund von mangelhaften Oberflächen nicht barrierefrei begehbar. Durch wechselhafte und beschädigte Oberflächen sowie starke Querneigungen wird vor allem Mobilitätseingeschränkten das zu Fußgehen erschwert.

Für mobilitätseingeschränkte Personen, die einen Rollstuhl oder Rollator als Gehhilfe nutzen, sind außerdem Neigungswechsel in der Oberfläche nur sehr beschwerlich zu bewältigen. Zukünftig sollten Grundstücksein- und -ausfahrten barrierefrei gestaltet werden, indem die

² FGSV: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen" (EFA), S.16

**Querungsstelle mit
differenzierter Bordhöhe
(Doppelbord)**

Nebenanlage durchgängig auf einem Niveau fortgeführt wird und die Ein- bzw. Ausfahrten nur über einen Kantstein abgesenkt werden.

Zudem sollten im gesamten Untersuchungsgebiet punktuelle Oberflächenschäden behoben werden, was bei der alternden Straßeninfrastruktur nicht nur in Siegen eine große Herausforderung ist, denn die kleinen „Stolperfallen“ bergen bei Sturz gerade für Ältere große Risiken.

In der Stadt Siegen weisen einige Bordsteine an Querungsstellen noch eine hohe Kante auf und stellen dadurch eine Barriere dar. Aber auch Querungsstellen mit einer niedrigen Bordsteinkante sind häufig für mobilitätseingeschränkte Personen z.B. mit Rollator ein ärgerliches Hindernis. Auf der anderen Seite benötigen Blinde den taktilen Kontrast zur Barrierefreiheit, um mit dem Langstock den Übergang zur Fahrbahn zu detektieren. Im NRW-Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum wird aktuell an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm empfohlen.³ Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von Rollator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind.

Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als „Kompromisslösung“ in der Vergangenheit empfohlen wurde. Sie kann bereits bei 2,50 m Breite eingerichtet werden. Das differenzierte Doppelbord wurde in Siegen an geführten Fußgängerüberwegen und Querungsmöglichkeiten für Menschen mit rollenden Hilfsmitteln an Bushaltestellen mit Blindenleitsystem früher als in anderen Städten umgesetzt: Bereits 2010 wurde ein Leitfaden „Barrierefreies Bauen im Straßenbereich der Universitätsstadt Siegen“ erarbeitet und seitdem angewandt.⁴ In Zusammenarbeit z.B. mit dem Seniorenbeirat und Behindertenbeirat sollte eine Prioritätenliste für den weiteren Umbau von barrierefreien Querungsstellen erarbeitet werden.

³ Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33

⁴ Arbeitskreis Barrierefreies Bauen im Straßenbereich der Universitätsstadt Siegen: Leitfaden Barrierefreies Bauen im Straßenbereich der Universitätsstadt Siegen.

Abbildung 4-15: Differenzierte Bordhöhen sind vielerorts bereits eingeführt



bauliche Hindernisse

Vorhandene Umlaufsperrn („Drängelgitter“) stören nicht alle zu Fuß Gehenden, aber bilden unüberwindliche Barrieren für Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen, Fahrräder mit Kinderanhänger, Sonderfahräder, etc. An anderen Stellen versperren parkende Kfz wichtige Durchgänge. Auch schmale oder steile Rampen können als Hindernisse bestimmte Gruppen zu Fuß „behindern“.

Umlaufsperrn sollten auf ihre Verzichtbarkeit hin überprüft werden, oder wenn unverzichtbar, in mindestens 1,50 m Abstand und nicht überlappend gesetzt werden. Anderswo sollten Parkplätze an Durchgängen für zu Fuß Gehende entfernt werden.

Abbildung 4-16: Hindernisse: Design für alle?



Zeitgerechtigkeit

Im vorigen Kapitel sind bereits Hinweise gegeben worden, wie Zeitgerechtigkeit für zu Fuß Gehende vor allem an Lichtsignalanlagen erwirkt werden kann. Lange Rot- und kurze Grünphasen an

Lichtsignalanlagen sind für viele mobilitätseingeschränkte Personen nicht nur ärgerlich und unbequem, sondern stellen mitunter eine „echte“ Einschränkung der Mobilität dar, wenn z.B. Gehhilfen genutzt werden müssen. Es sollte selbstverständlich sein, dass LSA-Umläufe so ausgerichtet werden, dass sie auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar sind.

Flächengerechtigkeit

Das Thema Flächengerechtigkeit spielt wie die Zeitgerechtigkeit im Fußverkehr eine relevante Rolle. Viele Verkehrsräume sind auf eine komfortable Nutzung mit dem Kfz ausgelegt. Aufgrund von räumlich begrenzten Straßenbreiten leidet darunter meist der Fuß- und Radverkehr. Zu schmale Nebenanlagen, (illegal) parkende Kfz und weitere Barrieren schränken das sichere und komfortable zu Fußgehen vor allem für Mobilitätseingeschränkte ein.

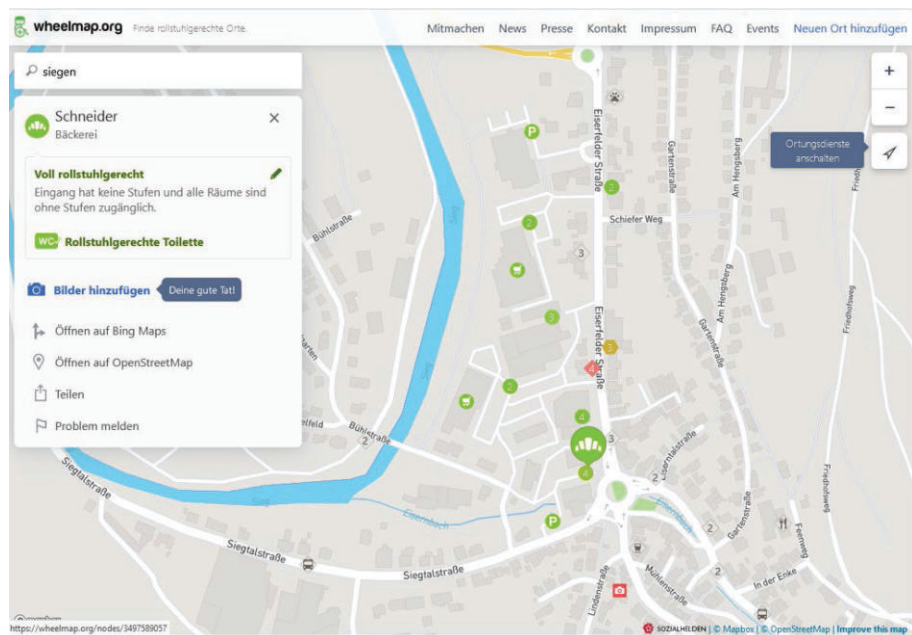
**Barrierefrei weniger
technisch verstanden**

Gesamtstädtisch geht es auch darum, das Thema Barrierefreiheit aus der „technischen Ecke herauszuholen“ und breiter zu betrachten:

- als unsicher, vernachlässigt oder als öde empfundene Räume anzugehen
- Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum zu vermehren und in der Höhe und mit Armlehnen geeignete Modelle auszusuchen (s.u. unter 4.4 Aufenthalt)
- das Angebot barrierefrei und öffentlich zugänglicher Toiletten auszuweiten und in der Fußgängerwegweisung darauf hinzuweisen – wie in Siegens Innenstadt im Fußgängerleitsystem schon umgesetzt.

Im Portal wheelmap.org haben aktive Rollifahrende und andere ihre Bewertungen zusammengetragen – auch in Eiserfeld mit insgesamt vielen „grünen“ Bewertungen für rollstuhlgerechte Orte, auch bei der für diesen Personenkreis öffentlich zugänglichen Toilette in der Bäckerei.

Abbildung 4-17: Rollstuhlgerechte Orte in Eiserfeld



Quelle: <https://wheelmap.org/>

4.4 Aufenthaltsqualität

Ein wiederkehrender Wunsch in allen Kommunen der Fußwege-Checks ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Hier in Eiserfeld wurde die Aufenthaltsqualität als eines der vier Schwerpunktthemen betrachtet. Auch auf den Privatflächen des Einzelhandels wurden durchaus unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten des Einkaufsumfelds festgestellt. Dieses „heimliche Zentrum“ von Eiserfeld, offensichtlich angesichts der Vielfalt an Angeboten der wichtigste Begegnungsort während der Ladenöffnungszeiten im Stadtteil, könnte nicht nur durch bewegliche Sitzgelegenheiten für die Zeit der Geschäftsöffnung noch kundenfreundlicher werden.

Es wäre eine Prüfung sinnvoll, ob eine durchgängige Hauptroute für zu Fuß Gehende definiert und gesichert werden kann. Denn die Parkplätze haben eine Ausdehnung, dass längere Fußwege in der Kopplung der Besorgungen nötig werden. Im Zwischenbereich zwischen den Parkplätzen kann dabei die Frage aufgeworfen werden, ob auf einer „quasi Straße ohne Gehweg“ hier nicht doch eine markierte oder baulich abgesetzte Fläche für die Kundinnen und Kunden zu Fuß nötig wird.

Abbildung 4-18: Verbindung zwischen den Supermarktparkplätzen



Die Frage der Aufenthaltsqualität stellt sich auch im Wohnumfeld, so am Knotenpunkt von Gartenstraße und Am Hengsberg am Vereinshaus, wo Flächen für den Aufenthalt sowie für Begrünung aus dem weiten Fahrbahnraum gewonnen werden können.

Aufenthalt im Straßenraum ist auch relevant als Begegnungsort für Schülerinnen und Schüler in den Übergangszeiten zwischen Schulbeginn/-ende und Ankommen bzw. Heimweg mit Warten auf den Bus. Dafür würden mehr Sitzgelegenheiten im direkten Schulumfeld sehr willkommen sein.

„Mobilität braucht manchmal Nicht-Mobilität“

Im Rahmen der Begehungen wurde an einigen Stellen Sitzmobiliar gewünscht, um neben der sozialen Funktion bei spontanen Begegnungen auch Älteren und Mobilitätseingeschränkten auf den Wegen zu Fuß eine Pausenmöglichkeit zu ermöglichen, aber auch um generell zusammen mit Begrünung die Aufenthaltsqualität von bestimmten Bereichen zu erhöhen.

Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen⁵ benennt wesentliche Merkmale des Mobiliars für verschiedene Altersgruppen der Bevölkerung, für Menschen mit Behinderung, Schwangere und viele andere mehr:

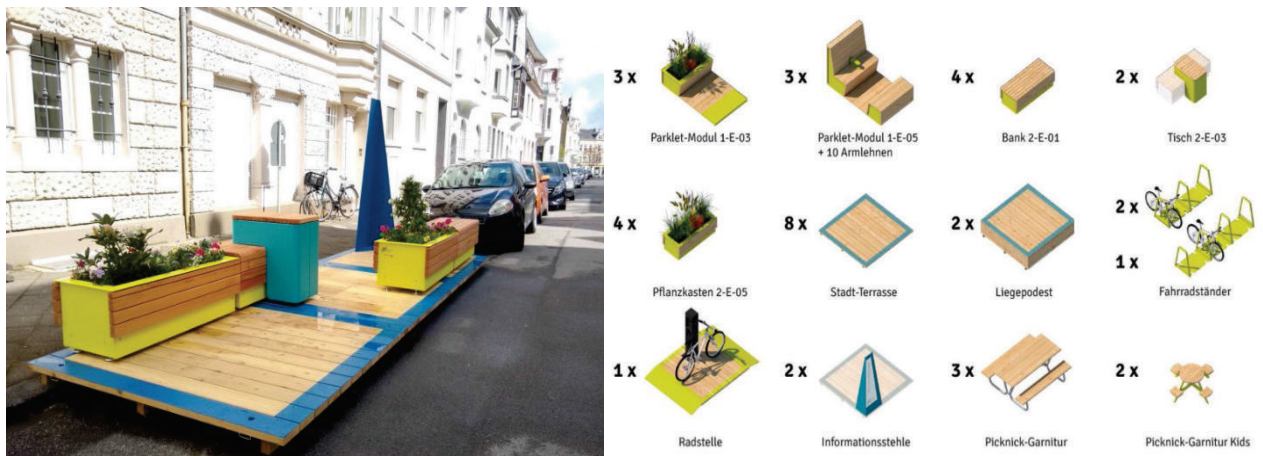
- die Sitzfläche sollte im Material nicht zu kalt, dabei glatt, aber nicht zu tief sein, um ohne fremde Hilfe beim Aufstehen wieder hochzukommen (ca. 48 cm Höhe),

⁵ H BVA, FGSV 2011: 59

- neben der Rückenlehne sollte es auch Armlehnen zur Entlastung der Arm- und Schultermuskulatur, aber ebenfalls zum leichteren Aufstehen geben,
- für Blinde mit dem Langstock sollten Möbel gute ertastbar und für stark Sehbehinderte kontrastreich und so im Umfeld auffindbar sein.
- neben der Sitzgelegenheit sollte es eine stufenlos zugängliche ebene Fläche von 1,50 m x 1,50 m (für Rollstuhl, Kinderwagen, Rollatoren) geben,
- der Aufstellort sollte außerhalb der Laufrichtung des Gehwegs, u.a. im Interesse der Blinden und Sehbehinderten sein.

Sitzgelegenheiten an Stelle von Pkw-Stellplätzen lassen sich erproben, ohne bereits irreversible Fakten zu schaffen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet mit der ausleihbaren Möblierung über das Projekt „Stadt-Terrassen“ die Möglichkeit, in einem zeitlich begrenzten Versuch die Vorteile einer alternativen Nutzung auf ehemaligen Auto-stellplätzen zu erproben.

Abbildung 4-19: Stadt-Terrassen des Zukunftsnetz Mobilität NRW



„Stadt-Terrassen“, Quelle: ZNM-Katalog

4.5 Angebotsverbesserung für den Fußverkehr in Eiserfeld insgesamt

Landschaftserlebnis und Spazierengehen macht für den Wohnstandort Eiserfeld eine besondere Qualität aus, beides ist in Teilen auch ohne die Verlärmung durch die A45 oder die Hauptverkehrsstraßen in den

Talachsen möglich. Ein durchgehender Sieguferweg ist im Abschnitt des Eiserfelder Zentrums bereits vorhanden und wurde mit der Brücke über den HTS-Ast bereits nach Norden vernetzt.

Das ruhige Siegufer zwischen Hallenbad und Bühlstraße wurde als attraktiver Ort zusammen mit Angeboten wie dem Eisladen im Zentrum beim Auftaktworkshop schon als „Lieblingsort“ benannt.

Folgende Lückenschlüsse eines durchgehenden Parallelwegs für den Fuß- und den Radverkehr weitgehend abseits der Hauptstraßen bieten sich darüber hinaus an:

- siegabwärts mit einer neuen Fußgängerbrücke vom Uferweg an der Bühlstraße zum Niederschelder Inseldorfweg
- siegaufwärts durch die Querung des selten genutzten Bahngleises bis zum Bahnhofpunkt Eiserfeld mit ausgebauter Fußwegverbindung zur „Morgenröthe“ und letztlich weiter bis in die Siegener Innenstadt.

Von besonderem Erlebniswert sind die Höhen durch neue Talblicke, anstelle bisherigen Fichtenforsts wie am Gilbergskopf schon neu „inszeniert“. Diese Talblicke sollten in einer Eiserfeld-weiten Netzplanung für den Fußverkehr wieder stärker für Bewohnerschaft und Gäste ins Bewusstsein gebracht werden.

Abbildung 4-20: „Zu Fuß in Eiserfeld unterwegs zu sein, macht Freude, aber ...“ (Statement zu den Lieblingsorten beim Auftakt)



Schmale Fußwege in und an der alten Ortslage sind als unbeleuchtete Abkürzungswege erhalten und haben teilweise Verbindung zur Bergbau-Wirtschaftsgeschichte, beispielsweise an der südlichen Eiserntal-seite. In einer Begehung wurde deutlich, dass sie nur ungenügend unterhalten sind, vor allem was die Oberflächen und den Grünschnitt angeht. Diese Wege haben nicht nur eine historische Bedeutung und

sollten unbedingt als Identifikationsorte in Wert gesetzt werden. Dabei steht das Angebot im Raum, dass Gesamtschul-Kurse im Schulfach „Gemeinnützig Handeln“ hier einen ehrenamtlichen Beitrag leisten könnten.

Abbildung 4-21: Die „Wenden“ als Teil Eiserfelder Mobilitätskultur



4.6 Maßnahmen zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Siegen ist - wie die meisten Städte in Südwestfalen - eine traditionelle Fußgängerstadt, da das Radfahren im Alltag auf vielen Relationen durch die Topografie erschwert ist. Eiserfeld steht für zahlreiche ähnliche Situationen in der Stadt und im Kreis mit den Höhenunterschieden zwischen den Wohngebieten an den Hängen und der Nahversorgung und der Busachse im Talgrund. Diese zunächst einmal unkomfortable Situation hat ein besonderes Potenzial im Sinne der Gesundheitsförderung, wenn denn die Alltagswege zu Fußwegen werden.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Mit einem bewegungsintensiven Kinder- und Jugendalter kann eine längerfristig gesunde Biografie begründet werden – gerade, wenn körperliche Anstrengung auf Alltagswegen ähnlich gewürdigt und gefördert wie der organisierte Sport. Denn das zu Fußgehen bietet gerade auch für Kinder viele Vorteile für die körperliche und soziale Entwicklung. Wer statt im Elterntaxi chauffiert zu Fuß zur Schule geht oder in die Kita gebracht wird, ist durch die morgendliche Bewegung nachweislich zugleich wacher und fitter: Durch die eigenständige Bewegung schulen Kinder ihre Orientierung im Raum und lernen die Verkehrsregeln, sie lernen aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und das soziale Miteinander.

Jedoch sind sichere und attraktive Wege eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Kinder den Weg zwischen ihrem Zuhause und der Schule gerne alleine zu Fuß zurücklegen. Aber auch für Eltern, die mit ihren Kindergarten- oder Schulkindern ganz oder teilweise zu Fuß in den Kindergarten oder die Schule gehen, sind sichere Wege die Grundvoraussetzung. Hierbei geht es um sichere, barrierefreie, beleuchtete und bei jedem Wetter nutzbare Gehwege, die die Schulkinder bis zum Schuleingang führen.

Eine Unterstützung bei der Mobilitätsberatung an Schulen bietet auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW an. Durch verschiedene Projekte und Handbücher wird an Schulen das Thema nachhaltige Mobilität gestärkt.

Ein oft vernachlässigtes quasi betriebliches Mobilitätsmanagement betrifft die Mobilität der Lehrenden für ihre Arbeitswege in Pedelec-Reichweite zum Arbeitsplatz. Das Ziel des Umgangs mit dem Stellplatzmangel an den Schulen stellt einen zusätzlichen Begründungszusammenhang dar, um im Kollegium Vereinbarungen (mit oder ohne zusätzliche Anreize) zum autounabhängigen Pendeln zu treffen. Angesichts der beiden Standorte der Gesamtschule bestehen in Eiserfeld hierfür besondere Voraussetzungen.

Abbildung 4-22: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW



Hol- und Bringeverkehr

Um an den Schulen in Eiserfeld den Hol- und Bringeverkehr durch haltende, parkende oder rangierende „Elterntaxis“ zu vermindern, geht es nicht nur um bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen wie in den vorigen Kapiteln beschrieben. Um die Elterntaxi-Verkehre eines insgesamt relativ geringen Anteils der Elternschaft zu beeinflussen, geht es um die regelmäßige Ansprache unter Eltern, über die Kinder oder zwischen den am Schulbetrieb beteiligten Gruppen. „Verhaltensprävention“ bedeutet, daran zu erinnern, dass ein gewohnheitsmäßiges Autofahren, Rangieren und Parken im Schulumfeld nicht nur die Anwohner belastet, sondern ein Risiko für die zu Fuß gehenden Kindern bedeutet.

Elternhaltestellen

So definieren viele Kommunen Halteplätze, an denen Eltern, die ihre Kinder mit dem Kfz zur Schule bringen, aussteigen können, ohne sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden.

Angeichts der begrenzten Stellplatzkapazitäten, gerade auch direkt an der Eiserfelder Straße, sollte geprüft und verhandelt werden, in wie weit sicher gestaltete Supermarktparkplätze oder andere private Parkflächen in Eiserfeld als Orte zum Bringen und Holen genutzt werden können – in Verbindung mit gesicherten Wegen zu den Schulen. Dies konnte am Beispiel der Grundschule und dem KiK-Parkplatz nur skizziert werden.

Solche Haltestellen befinden sich den Empfehlungen nach meist in einer Entfernung von ca. 250 m zur Schule, damit die Kinder

Gelegenheit bekommen, auf einem Teil des Schulweges auch eigenständig unterwegs zu sein. Die Kennzeichnung und Ausgestaltung der Hinweisschilder für Elternhaltestellen ist nicht festgelegt – sie wäre in Eiserfeld auch mit den Grundbesitzern zu verhandeln. Die Einrichtung von Elternhaltestellen sollte organisatorisch im schulischen Mobilitätsmanagement integriert werden. Gemeinsam können Konzepte erstellt werden, die Standorte für die Elternhaltestellen gefunden und eine Kommunikationsstrategie geplant und umgesetzt werden. Auch hierfür gibt es viele gute Best-Practice-Beispiele und konkrete Handreichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Ideen für Strategien und Aktionen enthalten.

Abbildung 4-23: Beschilderungen von Hol- und Bringzonen in Düsseldorf und in Siegen



Quelle Foto rechts: Stadt Siegen

Schulstraße

Viele Schulen berichten, dass alle Kommunikation mit den Eltern zur Vermeidung des Elterntaxis nicht wirklich fruchtet und zudem sehr aufwendig ist. Aus diesem Grund gehen immer häufiger Schulen dazu über, sogenannte Schulstraßen einzurichten. Für die Schulstraße werden die direkten Straßen im Schulumfeld für ein kurzes Zeitfenster von etwa 30 Minuten zu den Schulanfangs- und -endzeiten für den Kfz-Verkehr gesperrt, Fuß- und Radverkehr sowie ggf. auch Busverkehr bleiben weiterhin zugelassen. Eine solche „Schulstraße“ ist in mehreren europäischen Ländern im schulischen Mobilitätsmanagement evaluiert und üblich geworden und kommt auch in Deutschland vermehrt zur Anwendung.

Abbildung 4-24: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet

Eltern-Taxis sollen nicht mehr vorfahren
Aus der Lindenbornstraße soll zu Unterrichtsbeginn und -ende eine Schulstraße werden

VON HERIBERT RÖSGEN

Ehrenfeld. Die Rufe nach einer Schulstraße waren unüberhörbar. Ende September hatte die Katholische Vinzenz-Statz-Grundschule eine Projektwoche zum Thema Verkehrssicherheit veranstaltet. Im Besonderen ging es dabei um Ideen, wie vor und nach Schulbeginn mehr für die Sicherheit der Schülerschaft und des Kollegiums getan werden kann. Also immer dann, wenn auf der Lindenbornstraße vor dem Schultor besonders viel Betrieb ist. Auch Eltern und Fachleute der Fahrrad-Initiative Kidical Mass beteiligten sich.

Eine Woche lang wurde das Konzept einer „temporären Spielstraße“ erprobt. Dabei war die Straße für einen kurzen Zeitraum vor Schulbeginn und nach Schulschluss für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt.

Zum Abschluss gab es einen Aktionstag, für den ein Teil der Lindenbornstraße vor der Schule sogar für ein paar Stunden abgesperrt war. Es gab eine Kundgebung und reichlich Gelegenheit zum Spielen auf der Straße. Gäste waren unter anderem Bezirksbürgermeister Volker Spethmann und mehrere Mitglieder der Bezirksvertretung Ehrenfeld. Und die hörten den Kindern nicht nur aufmerksam zu, sondern versprochen, sich des Problems anzunehmen. Nicht einmal drei Monate später machten die

„Ziel des Antrags ist es, eine Schulstraße in Form einer temporären Spielstraße dauerhaft zu etablieren“

Elke Schroeder, Klimafreunde

Faktionen der Grünen und Die Linke. Die Partei zusammen mit der Einzelvertreterin der Klimafreunde Nägel mit Köpfen. Sie brachten einen Antrag ein, in dem die Verwaltung aufgefordert wird, die zeitweilige Sperrung schon im nächsten Jahr im Zeitraum zwischen den Osterferien und den Herbstferien probeweise durchzuführen. Im Anschluss soll ein Erfahrungsbericht verfasst werden. Rückmeldungen der Schulgemeinschaft, aber auch der Nachbarschaft sollen dabei einfließen. Die unterzeichnenden Politikerinnen Esther Kings (Grüne), Ulrike Detjen (Die Linke) und Elke Schroeder (Klimafreunde) betonten:

„Ziel des Antrags ist es, eine Schulstraße beispielsweise in Form einer temporären Spielstraße dauerhaft zu etablieren und dieses Modell auch auf andere Schulen zu erweitern.“

Dagegen hatte Bezirksvertreterin Marlis Püttgen (FDP) Einwände: „Ich stimme zwar für den Antrag, aber wir sollten uns im Klaren darüber sein, dass wir gerade im extrem verdichteten Ehrenfeld nicht überall vor den Schulen Verhältnisse wie auf dem Dorf hinbekommen.“

CDU-Vertreterin Jutta Kaiser, die als Einzige gegen den Antrag stimmte, war zutiefst skeptisch: „Das gibt doch nur Chaos, wenn die Eltern ihre Kinder dann an der Fröbelstraße oder am Melatengürtel aus den Autos lassen.“

Dies sogenannten „Eltern-Taxis“, also das Bringen und Abholen von Schulkindern mit dem privaten Auto, sind ein Grund, weshalb die Schulgemeinde etwas unternommen haben möchte. Dazu wurde ein Arbeitskreis Mobilität gegründet, dem Vera Fichtner als Elternvertreterin angehört. „Wir glauben, dass der Antrag auch so umgesetzt werden kann“, sagt sie. Man habe ja schon ein bisschen Erfahrung aus der Projektwoche. Beispielsweise werden die Garagenzufahrten in der Lindenbornstraße erreichbar bleiben. Im Fokus stehe der Durchgangsverkehr. Außerdem werde seitens der Schule bei den Eltern viel Überzeugungsarbeit geleistet, die Kinder möglichst nicht mit dem Auto zu bringen. In Einzelfällen sei das aber kaum vermeidbar, denn durch den bilingualen Zweig Deutsch-Italienisch an der Schule, sei der Einzugsbereich recht groß. „Dennoch hat es auch etwas mit Zutrauen in die Kinder und mit Erfahrung annehmen zu tun, wenn sie den Weg zur Schule und nach Hause selbstständig schaffen“, sagt Vera Fichtner, selbst Grundschullehrerin.

Bei einer Projektwoche der Vinzenz-Statz-Grundschule wurde schon einmal ausprobiert, wie sich die Lindenbornstraße ohne Autos anfühlt.

Foto: Rösigen

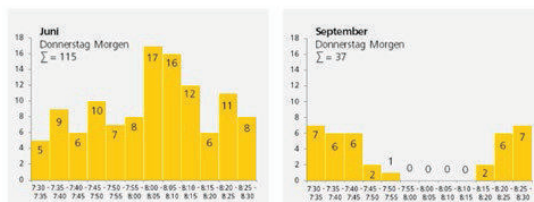
24.12.21 KMF

Quelle: Kölner Stadtanzeiger vom 24.12.21

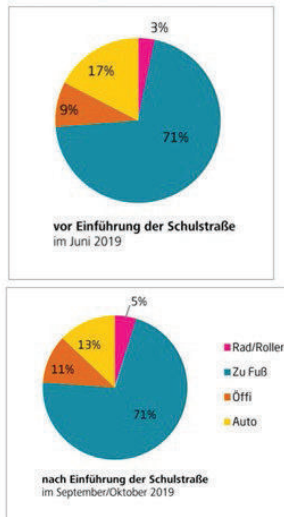


Lehrerinnen und Kinder der Volksschule Vereinsgasse machen die AutofahrerInnen auf die Sperrung aufmerksam. Foto: Mobilitätsagentur/Christian Färthner

Verkehrsaufkommen vor der Schule

Quelle: <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>

So kommen die Kinder zu Schule



Der Stadt Siegen wird empfohlen zu prüfen, ob in Eiserfeld und auch in anderen Stadtteilen, in denen ein sicherer Schulweg durch Kfz-Verkehr gefährdet ist, eine Schulstraße versuchsweise erprobt werden kann.

4.7 Maßnahmenkataster für infrastrukturelle Maßnahmen

Die durch die Begehungen entwickelten Maßnahmenempfehlungen wurden in einem Kataster zusammengestellt. Auf jedem Katasterblatt wird die Maßnahmenempfehlung in Foto und Karte sowie Text dokumentiert.

Abbildung 4-25: Ausschnitt Maßnahmenkataster

Maßnahmen-Nr.	SIE001	Straße	Eiserfelder Straße/Gilbergstraße
Kommune	Siegen-Eiserfeld		

Zielzustand:
Verkehrssicher gestalten


Einzelmaßnahme(n)
- Gehwegüberfahrt neu bauen
- Kfz-Führung ändern

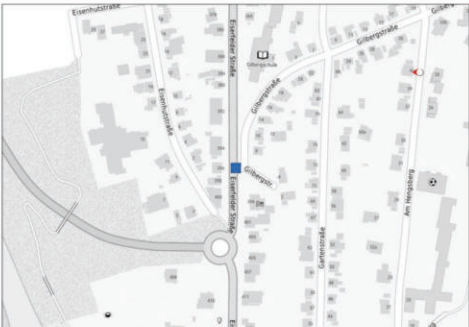
Baulast
Stadt

Umsetzungshorizont: Kurz- bis mittelfristige Maßnahme
Priorisierung Ampel: rot

Beschreibung der Situation:
Da ein Gehweg an der Gilbergstraße nur westlich vorhanden ist (zum Zeitpunkt der Begehung Baustelle) besteht hier hoher Querungsbedarf. Die Teilnehmenden, vor allem die Kinder, fühlen sich bei Querung des aufgeweiteten Einmündungsbereichs unsicher und wünschen sich eine sichere Gestaltung. Die Verwaltung erläutert, dass es Überlegungen gäbe, die Abbiegemöglichkeit aus der Eiserfelder Straße nach links in die Gilbergstraße zu untersagen. Der südliche Kreisverkehr könne dann als „U-Turn“ genutzt werden.

Maßnahmenempfehlung:
Wir empfehlen zu prüfen, ob der Neubau einer Teilaufpflasterung oder einer Gehwegüberfahrt geprüft werden kann. Dies ist eine bauliche Maßnahme, die zur Verdeutlichung und Verkehrsberuhigung von T30-Zonen in der RAS106 und in der EFA empfohlen wird.
Würde das Linksabbiegen aus der nördlichen Eiserfelder Straße unterbunden werden, würde das die Verkehrssicherheit an diesem Knotenpunkt zusätzlich erhöhen, da zu Fuß Gehende nur von rechts abbiegenden Kfz gefährdet würden.





Unfallschwere
 ■ Unfall mit Getöteten
 ■ Unfall mit Schwerverletzten
 ■ Unfall mit Leichtverletzten

Unfalltyp
 ● Fahrtenfall (FF)
 ● Abbiegeunfall (AB)
 ● Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
 ● Überschneiden-Unfall (ÜS)
 ● Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
 ● Unfall im Längsverkehr (LV)
 ● Sonstiger Unfall (SO)

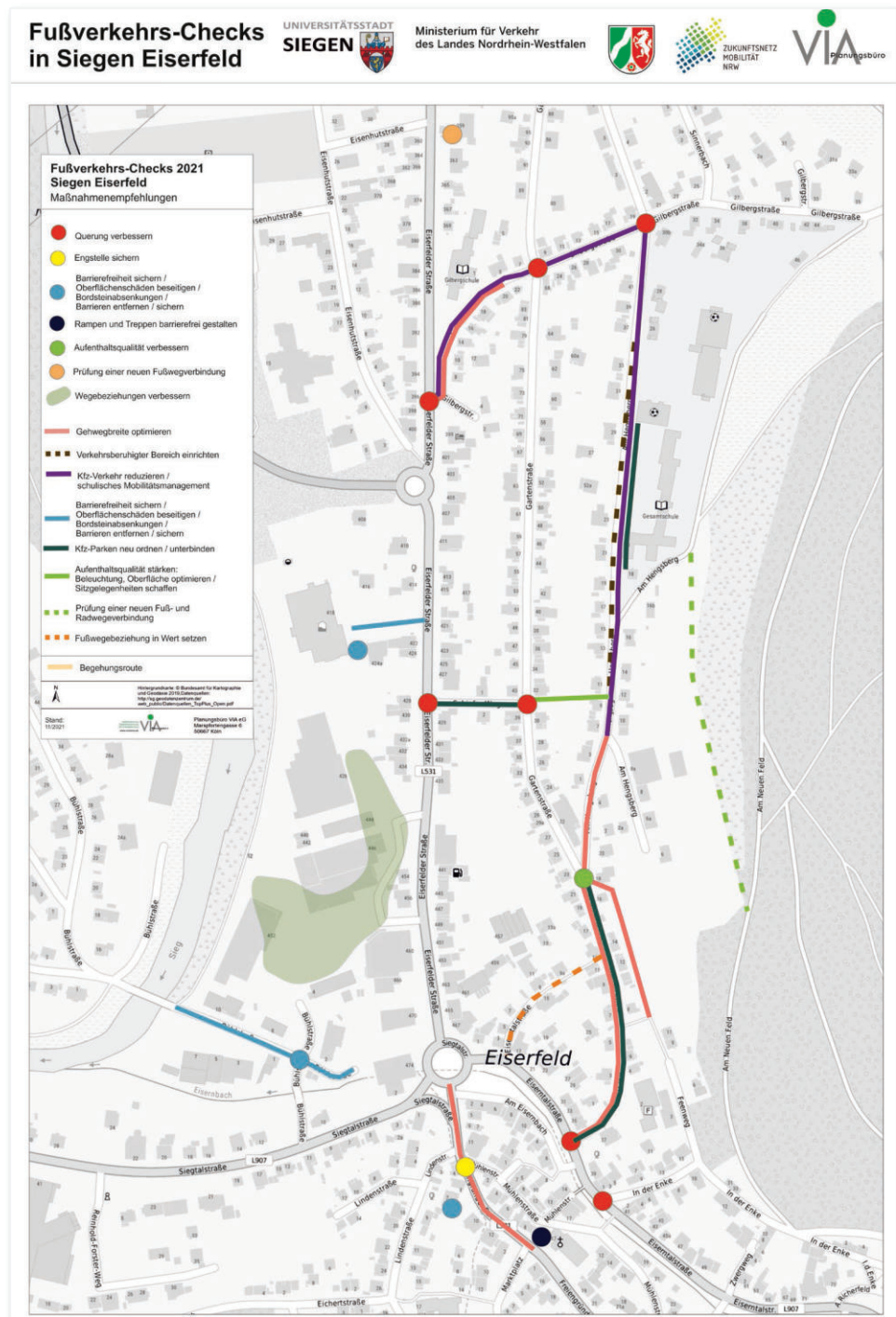
Maßnahmen
 ■ Knotenmaßnahme
 ■ Streckenmaßnahme

09.02.2022

VIA

Für die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse im Abschluss-Workshop ist eine Maßnahmenkarte erstellt worden, die die Maßnahmenempfehlungen in der Übersicht darstellt. Die folgend abgebildete Maßnahmenkarte ist auch im Anhang enthalten.

Abbildung 4-26: Maßnahmenkarte zu den Begehungen im Untersuchungsgebiet Siegen Eiserfeld



5 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden 26 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr im begangenen Gebiet erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen sollten von der Verwaltung der Stadt Siegen geprüft und könnten je nach Aufwand auch politisch beschlossen werden.

Umsetzungszeiträume

Im Maßnahmenkataster sind bereits Hinweise auf Umsetzungszeiträume gegeben worden, indem den Maßnahmenempfehlungen die Kategorien kurz-, mittel- und langfristig zugewiesen wurden. Unter kurzfristigen Maßnahmen sind z. B. die Optimierung von punktuellen Oberflächenverbesserungen und die Absenkung von Bordsteinen gefasst. Unter kurzfristig wird angenommen, dass die Verwaltung diese Maßnahmenempfehlungen innerhalb der nächsten drei Jahre umsetzen kann.

Unter Maßnahmen, die nach Einschätzung der Gutachter einen mittelfristigen Umsetzungshorizont aufweisen, werden vor allem Maßnahmen eingeordnet, die keine übergreifenden konzeptionellen Vorarbeiten erfordern, oder auch realisiert werden können, ohne dass ein Komplettumbau erforderlich wäre. Für einen mittelfristigen Umsetzungshorizont nehmen wir der Erfahrung nach vier bis sieben Jahre an.

Ein langfristiger Umsetzungshorizont von ab sieben Jahren wurde Maßnahmen zugeordnet, die einen längeren planerischen Vorlauf, eine intensive politische Diskussion und Abstimmung sowie die Akquirierung von Fördermitteln erfordern.

Bewertung der Maßnahmen

Um die Vielzahl der Maßnahmen aber nicht nur nach Umsetzungszeiträumen einordnen zu können und der Fußverkehrs-Check-Kommune noch eine weitere Bewertungsgrundlage an die Hand zu geben, wurden die Maßnahmen zudem nach den grundlegenden Bedürfnissen von zu Fuß Gehenden bewertet. Als grundlegende Bedürfnisse werden dabei die Kriterien

- Sicherheit
- uneingeschränkte Bewegungsfreiheit und
- Attraktivität / Aufenthaltsqualität

gefasst.

Sicherheit

Um diese grundlegenden Bedürfnisse plakativ darstellen zu können, wurden sie mit „Ampelfarben“ hinterlegt. Dabei steht die Farbe Rot für die Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen und umfasst folgende Aspekte:



- als objektive Verkehrssicherheit (u.a. nach Unfallstatistik), auch mit unterschätzten Risiken (z.B. für stark Sehbehinderte)
- als subjektive Unsicherheit, mit Tendenz zur Mobilitäts-einschränkung v. a. bei Älteren oder aus Elternsicht für ihre Kinder

Uneingeschränkte Bewegungsfreiheit

Mit der Farbe Gelb werden Maßnahmen die zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen bewertet. Diese wirken insbesondere behindernd auf Menschen mit Handicap:



- langes Warten an der Ampel, kurze Grünzeiten
- erzwungene Umwege, Stufen (v. a. für Gehbehinderte)
- Oberflächenmängel

Attraktivität Aufenthaltsqualität

Mit der Farbe Grün werden alle Maßnahmen bewertet die die Attraktivität des zu Fuß Gehens erhöhen:



- Freude an der ungestörten Bewegung nebeneinander zu Fuß
- einladende Orte zum Sitzen und für Sozialkontakte
- städtebaulich verträgliche Straßenraumgestaltung
- grün

In den folgenden Tabellen werden die Schwerpunkte der Themenfelder Sicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegebeziehungen in Zusammenhang mit den Umsetzungszeiträumen bewertet:

Tabelle 5-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 Querungsstellen verbessern	Provisorische Markierung Flächenumverteilung prüfen Kfz-Geschwindigkeit reduzieren Prüfung zur Einrichtung einer bautechnischen Maßnahme	Umbau / bautechnische Maßnahmen (z.B. Aufpflasterung, vorgezogene Seitenräume oder Gehwegüberfahrt, Knotenpunkt-Umbau) Fußgängerüberweg einrichten Neubau einer Querungshilfe Barrierefreier Umbau (Doppelbord)	stadtweite, systematische Umsetzung eines einheitlichen Designs an Querungsstellen



*Geschwindigkeit
reduzieren*

*Temporäre Geschwindigkeitsmessung
Ahndung
Beschilderungsmaßnahme
Kurzfristige bauliche Maßnahmen einrichten (z.B. Temposchwellen)
Prüfung verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsreduzierung (VB, T30 etc.)*

*Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung (z.B. Fahrbahnengstelle einrichten, Ein-/Ausfahrten neudimensionieren, Aufpflasterung)
Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich
Flächenneuaufteilung und Attraktivierung des Straßenraums*

Tabelle 5-2 Bewertung des Themas Schulwegesicherheit

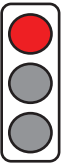



Schulwege	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 <p><i>Fußwegeverbindung / Schulwege definieren und sichern</i></p>	<p><i>Prüfung neuer Fuß- und Radwegeverbindungen zu Schulen Kfz-Verkehrsberuhigung prüfen (Verkehrsberuhigter Bereich im Schulumfeld, T30 flächenhaft) Kfz-Parken reduzieren Gehwegqualität prüfen (Breite, Beleuchtung, Belag, Barrieren etc.)</i></p>	<p><i>Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung (z.B. Fahrbahnengstelle einrichten, Ein-/Ausfahrten neudimensionieren, Aufpflasterung) Prüfung zur Umleitung des Schulbusses Gehwegqualität sichern (Breite, Beleuchtung, Belag, Barrieren etc.)</i></p>	<p><i>Stadtweit und systematisch Schulwegeverbindungen sichern</i></p>
 <p><i>Elternhaltestelle definieren</i></p>	<p><i>Kommunikation zur Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs Markierungsmaßnahmen Beschilderung</i></p>	<p><i>Bauliche Maßnahmen (neue Wege schaffen)</i></p>	
 <p><i>Schulstraße</i></p>	<p><i>Prüfung Schulstraße (ggf. weitergehende Untersuchungen notwendig)</i></p>	<p><i>Pilotversuch / temporäre Einrichtung Schulstraße</i></p>	
 <p><i>Schulisches Mobilitätsmanagement</i></p>	<p><i>Fortführung und Erweiterung bestehender Projekte</i></p>	<p><i>Informationen/Flyer Kampagnen wie Dienstpedelecs für Lehrpersonal (betriebliches Mobilitätsmanagement)</i></p>	<p><i>Stadtweites und systematisches Schulisches Mobilitätsmanagement</i></p>

Tabelle 5-3: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit







Barrierefreiheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 Wegeoberflächen optimieren	<p>Punktuelle Gehwegschäden entfernen</p> <p>Barrieren auf Notwendigkeit überprüfen und entfernen (z.B. Umlaufsperrn, Poller)</p> <p>Barrieren markieren (kontrastreich)</p> <p>wassergebundene Decken optimieren</p>	<p>Flächendeckende Sanierung schadhafter Oberflächen</p> <p>Umbau starker Gehwegneigungen / Neigungswechsel</p>	
 Querungsstellen barrierefrei ausgestalten	<p>Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) punktuell prüfen und umbauen</p>	<p>Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) quartiersweise prüfen und umbauen</p> <p>LSA mit akustischem Signal ausstatten</p>	<p>Flächendeckender barrierefreier Umbau aller Querungsstellen</p>
 Flächengerechtigkeit	<p>temporäre Markierungsmaßnahmen zur Verbreiterung der Nebenanlagen (z.B. Fahrbahn-Engstellen einrichten, Seitenräume vorziehen, Gehwegparken unterbinden)</p> <p>Mobile Barrieren auf Nebenanlagen entfernen</p>	<p>Bautechnische Maßnahmen zur Verbreiterung der Nebenanlagen (z.B. Fahrbahn-Engstellen einrichten, Seitenräume vorziehen)</p> <p>Barrieren (Kundenstopper, Radabstellanlagen, Pfosten, Außengastronomie etc.) auf Kfz-Parkfläche/Multifunktionsfläche verlagern</p>	

Tabelle 5-4: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegeverbindungen

Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegeverbindungen	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 Wegebeziehungen im „neuen Zentrum“ Eiserfelds	<p>Prüfung einer durchgängigen Hauptroute</p> <p>Mobilie Möblierung errichten</p>	<p>Durchgängige Hauptrouten markierungstechnisch/baulich sichern</p> <p>Aufenthaltsqualität verbessern</p>	

	<i>Aufenthaltsqualität in Wohnbereichen verbessern, Nachbarschaftsorte schaffen</i>	<i>Flächenverteilung für den Aufenthalt prüfen (Verbreiterung von Nebenanlagen)</i>	<i>Umnutzung Kfz-Stellplätze in Multifunktionsflächen</i>	
		<i>Pilotprojekt „Stadtterrassen“: Mobile Aufenthaltsmöglichkeiten durch Möblierung schaffen (Sitzmöbel und Spielmöglichkeiten)</i> <i>Begrünung</i>	<i>Flächen umverteilen (Verbreiterung von Nebenanlagen, Neuanlage Grünflächen)</i>	
	<i>Kleine Fußwege in Wert setzen</i>	<i>Ausbau von Fußwegen</i>	<i>Attraktive Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen ausbauen und sichtbar machen</i>	<i>Konzept für Fußwegenetz erstellen</i>
		<i>Prüfung zur Schaffung neuer Wegebeziehungen</i>	<i>Standards für ein Fußwegenetz definieren</i>	<i>Innerörtliche Wegweisung / Leitsystem einrichten</i>

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Netzwerk aus Kommunen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in ihren Gebietskörperschaften fördern und damit eine Mobilitätswende herbeiführen möchten. Dabei werden sie von drei regionalen Koordinierungsstellen unterstützt.

Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig.

Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrserzeugenden und Verkehrsteilnehmenden nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in der Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürgerdialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt (kommunales Mobilitätskonzept) und realisiert werden.

Mitgliedschaft der Stadt Siegen

Die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützen die Mitgliedskommunen bei der Initiierung des Kommunalen Mobilitätsmanagements mit einem Erstgespräch, mit der Beratung zu der verwaltungsinternen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme, die dazu beiträgt, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen, sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteure und Institutionen und natürlich Bürgerinnen und Bürger einzubinden.

Mit dem Beitritt der Stadt Siegen in das Zukunftsnetz Mobilität NRW und mit dem in 2021 beschlossenen Klimaschutzteilkonzept Mobilität hat die Stadt das klare Ziel vorgegeben, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Siegen zu fördern.

Bei den Fußverkehrschecks waren zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter aus Bürgerschaft, Verwaltung und Kommunalpolitik eingebunden. Nicht zuletzt durch die Teilnahme des Bürgermeisters Steffen Mues und des Stadtbaurats Henrik Schumann wurde signalisiert, dass das Thema Fußverkehr ein politisch relevantes ist. Die Federführung lag im Amt für Straßen- und Verkehrsplanung. Dort hat Larena Kühnel, die zudem ausgebildete Mobilitätsmanagerin und Ansprechpartnerin für das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist, das Projekt zentral gesteuert.

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität sieht die Schaffung einer neuen Stelle für Mobilitätsmanagement vor. Diese neue Stelle soll dann auch die Strukturen für ein kommunales Mobilitätsmanagement in der Siegener Stadtverwaltung initiieren. Hier können die Erfahrungen aus dem Fußverkehrs-Check und aus anderen Projekten, die die Stadt Siegen gemeinsam mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW durchgeführt hat, einen Grundstein bilden.

6 Zusammenfassung und Fazit

Der Stadtteil Eiserfeld zeigt exemplarisch für zahlreiche Siedlungsgebiete im Stadtgebiet Siegen, im Kreis Siegen-Wittgenstein und in ganz Südwestfalen unter welchen Voraussetzungen die Nahmobilität künftig gefördert werden kann. Durch eine Förderung der Mobilität auf kurzen Wegen wird die lokale Nahversorgung unterstützt und mit spontanen Begegnungen unterwegs der soziale Zusammenhalt gestärkt. Gerade für Ältere aus den Wohngebieten hoch über der Talachse stellen auto-unabhängige Wege zu den Begegnungsorten und zum Bus im Talgrund eine Herausforderung für die Verkehrsplanung dar.

Das Gebiet der Begehungen am Hengsberg fokussierte den Fußverkehrs-Check in Siegen auf sichere Schulwege. Hierbei ergaben sich im konkreten Straßen- und Wegenetz nur wenige einfache Lösungen. Für einen Sicherheitsgewinn wirken mehreren bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zusammen mit Maßnahmen, die auf eine Verhaltensänderungen insbesondere bzgl. der Elterntaxi zielen. In einem schulischen Mobilitätsmanagement der beiden Schulstandorte können die betroffenen Personengruppen mit Unterstützung der Stadt die verkehrlichen Bedingungen im Interesse der Kinder, ihrer Sicherheit und der Freude an der Bewegung, neu aushandeln.

Dominantes Verkehrsproblem für die Mobilität zu Fuß sind neben den fehlenden oder zugeparkten Gehwegen die Querungen der in Eiserfeld das Ortsbild bestimmenden Hauptverkehrsstraßen mit dem starken Lkw-Verkehr. Hier wurde mit dem Kreisverkehrsplatz im Zentrum und mit dem Umbau der Eiserfelder Straße schon viel erreicht. Zusätzliche Querungsangebote würden für die fußläufige Erreichbarkeit der Ziele in Eiserfeld jedoch sicher einen Qualitätssprung darstellen.

Die Einkaufsgelegenheiten auf privatem Grund - als das „heimliche Zentrum“ von Eiserfeld - können als Begegnungsort in Zusammenarbeit der privaten Eigentümer und der Stadt Siegen noch gewinnen. Dies wäre im Hinblick auf eine gesicherte und verbesserte Fußverbindung der Geschäfte untereinander als auch für eine Attraktivierung des Aufenthalts und der Kommunikation ohne Verzehrzwang zu wünschen. Diese urbanen Ansprüche an den öffentlichen Stadtraum auf privater Fläche umzusetzen ist sicher eine Herausforderung, sollte aber nicht unversucht bleiben.

Die landschaftliche Attraktivität und die ruhigen Spazierwege an der Sieg ebenso wie die kleinen, oft unbekannten, da aber abseits der Hauptstraßen sehr attraktiven Wegeverbindungen, die häufig auch

eine historische Bedeutung haben, tragen zur Lebensqualität in Eiserfeld bei. Die sehr positiven vorhandenen Ansätze sollten fortgeführt und als Wegenetz für den Fußverkehr in Wert gesetzt werden. Sie sind darüber hinaus auch eine Ressource für einen Klimaschutzbeitrag der Region, wenn mehr motorisierte Fahrten durch Nahmobilität ersetzt werden.

7 Quellen

AGFK BW: AGFK-Faktenblatt 04: Querungshilfen für den Fußverkehr. Januar 2020

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu §§ 39 bis 43 unter Absatz 1.2: http://www.verwaltungsvorschriften-im-inter-net.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 21.01.2021

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Krefeld 2009

Arbeitskreis Barrierefreies Bauen im Straßenbereich der Universitätsstadt Siegen: Leitfaden Barrierefreies Bauen im Straßenbereich der Universitätsstadt Siegen. Siegen 2018

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln, 2001 enthalten in der EFA. Köln, 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Köln 2010

Kohaupt, B., Kohaupt, J.: Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen. Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken. Frankfurt, 2015

Land Nordrhein-Westfalen: Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Düsseldorf 2012

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen 2012

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2002

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018

Internetquellen:

Stadt Siegen vom 04.08.2021: <https://www.Siegen.de/portal/meldungen/fusswege-im-fokus-900001349-23501.html>

Radio Berg vom 12.05.2021: <https://www.radioberg.de/artikel/Siegen-beim-fussverkehrs-check-2021-dabei-948910.html>

Wheelmap: www.wheelmap.org

Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

Einzelmaßnahme(n)

- Gehwegüberfahrt neu bauen
- Kfz-Führung ändern

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Kurz- bis mittelfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: rot

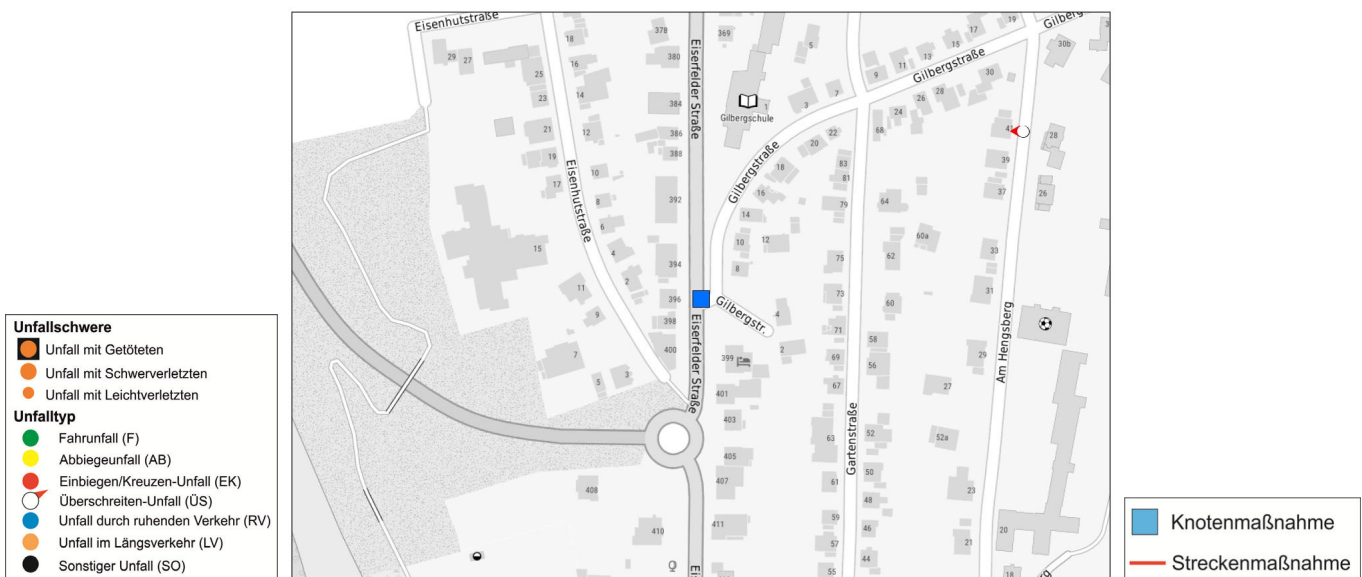
Beschreibung der Situation:

Da ein Gehweg an der Gilbergstraße nur westlich vorhanden ist (zum Zeitpunkt der Begehung Baustelle) besteht hier hoher Querungsbedarf. Die Teilnehmenden, vor allem die Kinder, fühlen sich bei Querung des aufgeweiteten Einmündungsbereichs unsicher und wünschen sich eine sichere Gestaltung.

Maßnahmenempfehlung:

Wir empfehlen zu prüfen, ob der Neubau einer Teilaufpflasterung oder einer Gehwegüberfahrt geprüft werden kann. Dies ist eine bauliche Maßnahme, die zur Verdeutlichung und Verkehrsberuhigung von T30-Zonen in der RAST06 und in der EFA empfohlen wird.

Würde das Linksabbiegen aus der nördlichen Eiserfelder Straße unterbunden werden, würde das die Verkehrssicherheit an diesem Knotenpunkt zusätzlich erhöhen, da zu Fuß Gehende nur von rechts abbiegenden Kfz gefährdet würden.



Zielzustand:

Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme(n)

- Gehweg optimieren
- Verkehrsberuhigung
- schulisches Mobilitätsmanagement

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: kurz- bis mittelfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

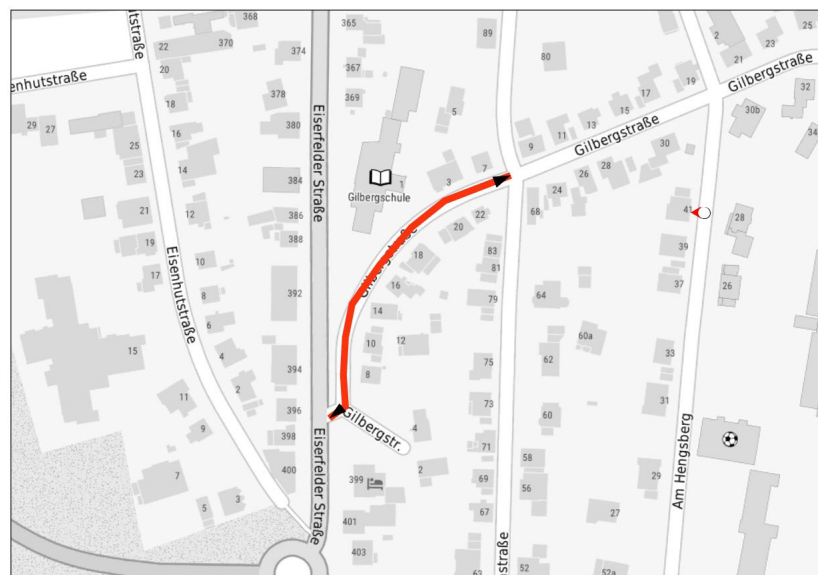
Die Teilnehmenden berichten über zu schnell fahrende und viele rangierende und haltende Kfz besonders zu Schulanfangs- und -endzeiten, der Schulbus hält direkt vor dem Schultor. Die Schule hat schon einige Aktionen zur Verringerung des Elterntaxiverkehrs unternommen, doch zeigten diese wenig Erfolg. Alle beklagen die Gefährlichkeit der Situation. Kinder gehen zu Fuß von der Grundschule zum zweiten Schulstandort in der Gesamtschule und zum Hallenbad. Im unteren Abschnitt der Gilbergstraße ist bergseitig nur ein Schrammbord vorhanden, die Mauer auf der Talseite muss saniert werden.

Maßnahmenempfehlung:

Es sollte geprüft werden, ob mit Sanierung der Mauer ein ausreichend breiter Gehweg auf der Bergseite gebaut werden kann, damit zu Fuß Gehende entlang der Gilbergstraße einen durchgehenden Schutzraum erhalten, ohne dass sie unten an der Eiserfelder Straße queren müssen. In Richtung Norden kann die Treppe genutzt werden.

Zudem sollte geprüft werden, welche bauliche Infrastruktur zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden kann, so könnte z.B. die Fläche vor dem Schuleingang aufgepflastert werden, ebenso wie die Knotenpunkte nördlich und die Gehwegüberfahrt an der Eiserfelder Straße. Dies würde die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten vor allem bergab verringern helfen und ggf. auch Verkehr aus dieser sensiblen Straße verdrängen.

Das schulische Mobilitätsmanagement sollte fortgesetzt und zu Beginn eines jeden neuen Schuljahres durchgeführt werden. Die Möglichkeiten, Elternhaltestellen zu definieren, sollten ausgelotet werden, ggf. auch auf privaten Flächen (z.B. KIK-Parkplatz).

**Unfallschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

Unfalltyp

- Fahrunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

Knotenmaßnahme

Streckenmaßnahme

Zielzustand:

Fußwegebeziehung

Einzelmaßnahme(n)

- Beleuchtung optimieren
- Oberflächen optimieren
- Winterdienst sicher stellen

**Baulast**

Stadt

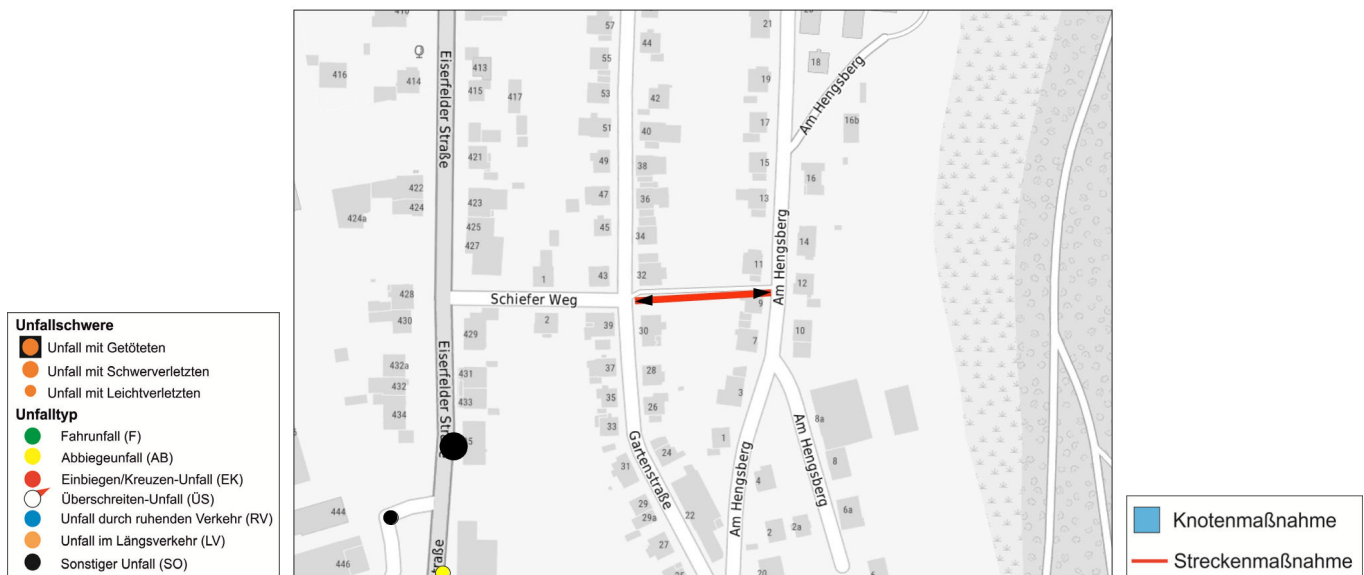
Umsetzungshorizont: Kurzfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** grün**Beschreibung der Situation:**

Auf dieser wichtigen Schulwegeachse für Gesamt- und Grundschüler wird vor allem die mangelnde Beleuchtung und der Oberflächenbelag beklagt. Auch wird berichtet, dass der Winterdienst nicht zuverlässig sei.

Maßnahmenempfehlung:

Hier sollte geprüft werden, inwieweit die Beleuchtung und die Oberfläche verbessert werden können.

Ggf. sind auf dieser wichtigen Schulwegachse auch die Regelungen zum Winterdienst, der hier von den Anwohnenden durchzuführen ist, zu modifizieren.



Zielzustand:

Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme(n)

- Seitenraum vorziehen
- Verkehrsberuhigung
- Durchfahrtsverkehr reduzieren

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

Auf der geradlinigen und breiten Fahrbahn der Gartenstraße fährt viel Kfz-Verkehr, trotz der Anordnung "Anlieger frei". Diese Straße ist eine wichtige Schulwegachse für Grundschulkinder.

**Maßnahmenempfehlung:**

Für die Verringerung des Kfz-Verkehrs und die hohen Geschwindigkeiten sowie für die höhere Sicherheit des Schulweges sollten folgende Maßnahmen geprüft werden, die auch in Kombination eingesetzt werden können:

- Seitenräume punktuell vorziehen, ggf. in Kombination mit Straßenbegrünung
- Kfz-Stellplätze alternierend anordnen, dabei Elternhaltestellen prüfen
- Ahndung der durchfahrenden Kfz (Nicht-Anlieger)



Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

Einzelmaßnahme(n)

- Umbau am Knotenpunkt

**Baulast**

Stadt

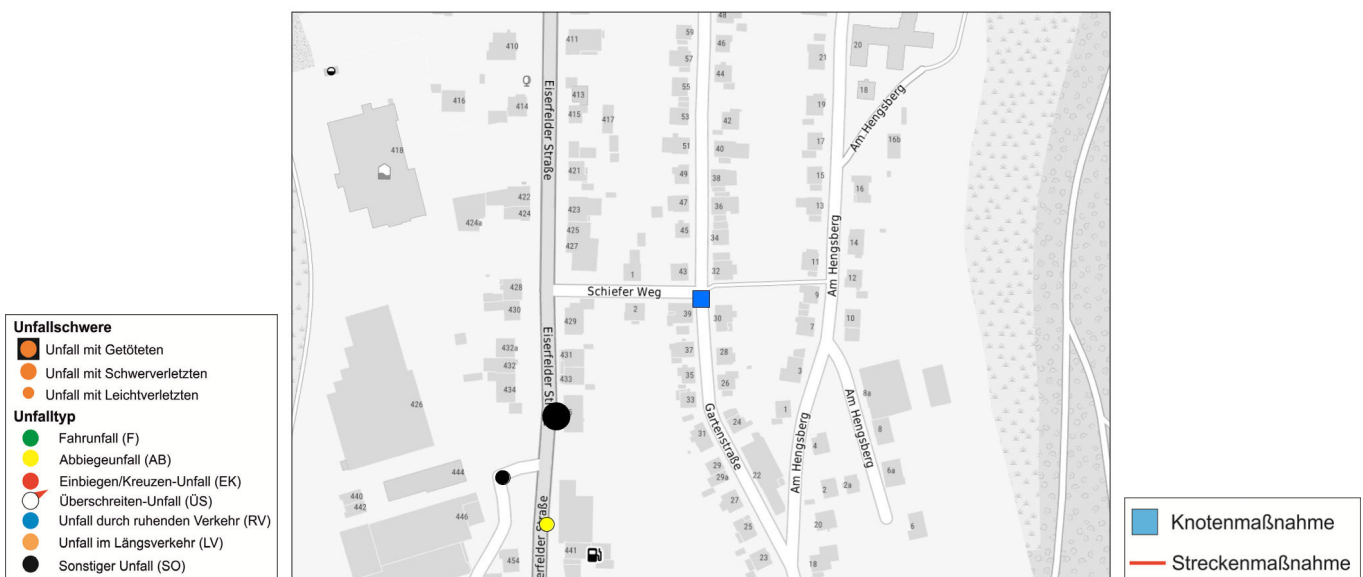
Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

Die Teilnehmenden berichten von zu vielen und zu schnell fahrenden Kfz. Den Knotenpunkt queren zu Stoßzeiten Pulks von Schülerinnen und Schülern, die die Busse auf der Eiserfelder Straße erreichen wollen. Parkende Kfz versperren oftmals die Sicht auf die Querungsstelle.

Maßnahmenempfehlung:

Die Querungsstelle auf dieser wichtigen Schulwegachse sollte für den Fußverkehr sicherer gestaltet werden. Dafür sollten folgende Lösungsvorschläge geprüft werden, die kombiniert oder alternativ ausgeführt werden können:

- Seitenräume vorziehen, so können Kfz den Knotenpunkt nur einstreifig passieren, die Sicht auf zu Fuß Gehende wird verbessert und die Nebenanlage insgesamt verbreitert; hierfür müssen ggf. die Schleppkurven überprüft werden.
- gesamten Knotenpunkt aufpflastern
- FGÜ zu beiden Gehwegen des Schiefer Weg prüfen, dies würde dem Fußverkehr Vorrang bieten.



Zielzustand:

Parken neu ordnen

Einzelmaßnahme(n)

- Parken neu ordnen und markieren
- Nebenanlage verbreitern

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Kurzfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: rot

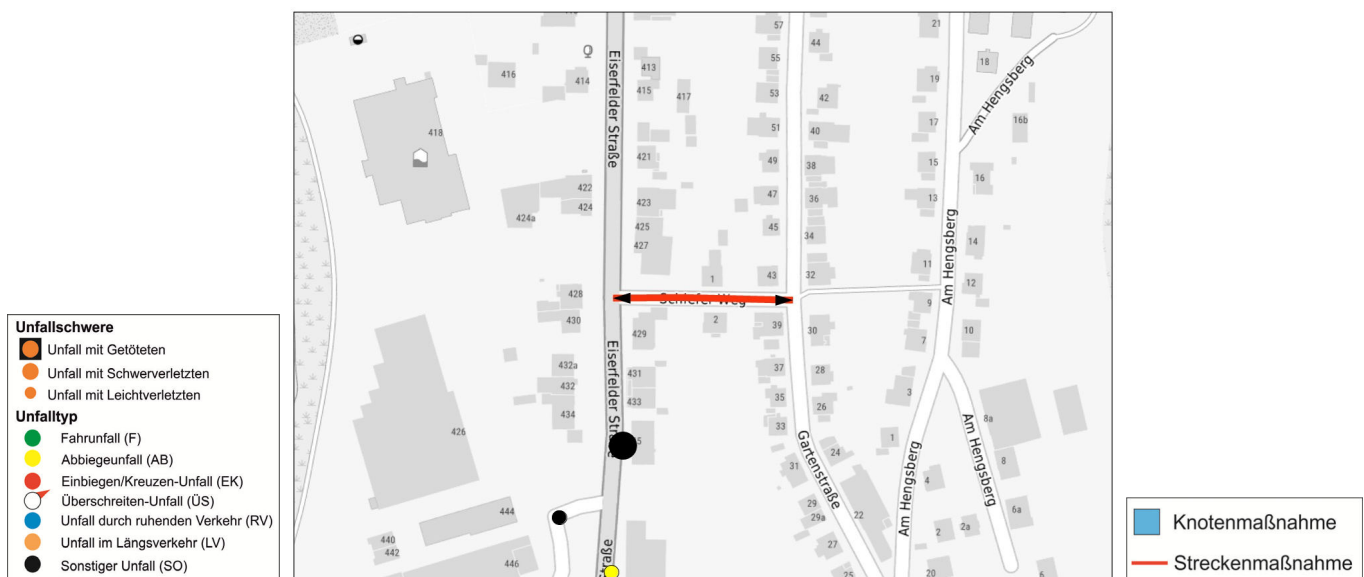
Beschreibung der Situation:

Hier wird illegal auf dem Gehweg geparkt. Auf der südlichen Seite ist nicht durchgängig ein Gehweg vorhanden.

**Maßnahmenempfehlung:**

Das illegale Gehwegparken ist zu ahnden. Ggf. sollte geprüft werden, ob auch hier das Kfz-Parken markiert werden kann, damit die legalen Parkplätze eindeutig sind und das illegale Parken zweifelsfrei geahndet werden kann.

Auch könnte geprüft werden, ob durch Grundstücksankauf (private Gartenfläche) der südliche Gehweg auf das Regelmäß gebracht werden kann.



Zielzustand:

Querung verbessern

Einzelmaßnahme(n)

- Querungen sichern

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: rot

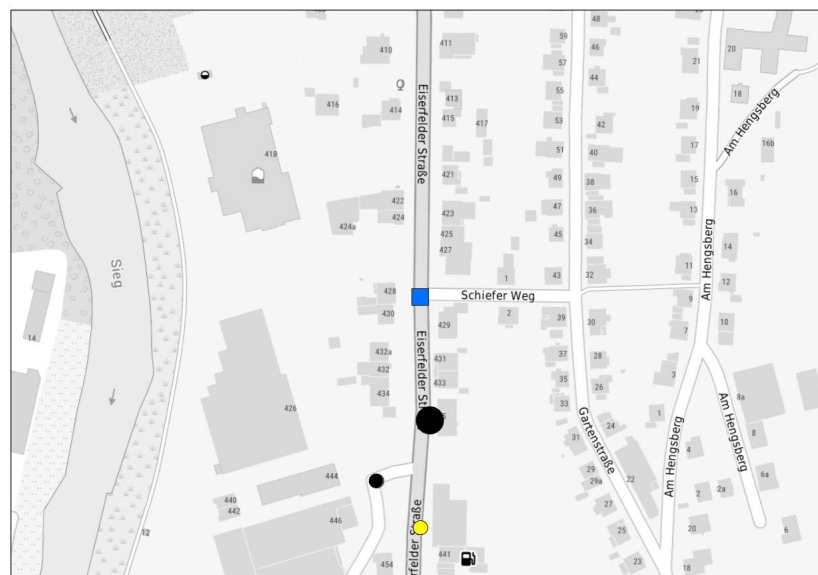
Beschreibung der Situation:

An dieser Stelle besteht laut der Teilnehmenden Querungsbedarf für zu Fuß Gehende, vor allem auch für Schülerinnen und Schüler, die mit dem Bus zur Schule kommen. Die nächsten gesicherten Querungen liegen beide ca. 150 m entfernt und werden als umwegig wahrgenommen, so dass hier unsichert von vielen gequert wird.

Maßnahmenempfehlung:

Hier sollte eine Querungshilfe eingerichtet werden. Dafür können folgende Ausbaumöglichkeiten geprüft werden:

- Fußgängerüberweg mit markierter Mittelinsel
- Querungshilfe (mit baulichem Eingriff in den Bestand)
- bedarfsabhängige Fußgänger-Ampel (mit geringem Eingriff in den baulichen Bestand)



Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

Einzelmaßnahme(n)

- Oberfläche sanieren
- Gehweg neu bauen

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Kurzfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: gelb

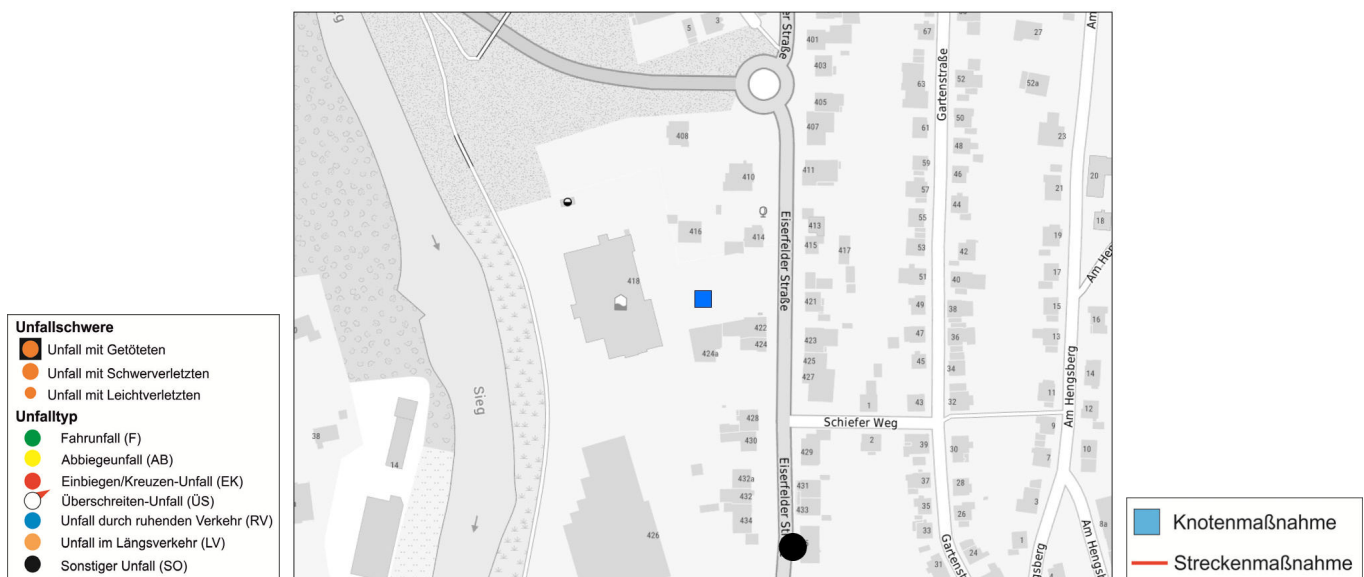
Beschreibung der Situation:

Ein definierter Gehweg auf dem Hallenbad-Parkplatz ist nur einseitig vorhanden, aus Richtung Norden muss ein Umweg gegangen werden. So sind zu Fuß Gehende, die über den Parkplatz zum Hallenbad laufen, durch rangierende Kfz gefährdet (v.a. Kinder). Auf dem südlichen Gehweg zwischen Eiserfelder Straße und dem Bad sind z.T. starke Oberflächenschäden.

Maßnahmenempfehlung:

Auf dem vorhandenen südlichen Gehweg sollte die Oberfläche saniert sowie die Einbauten kontrastreich markiert werden, ggf. kann ein taktiles Leitsystem nachgerüstet werden.

Nördlich des Parkplatzes kann geprüft werden, ob auch hier ein Gehweg angelegt werden kann.



Maßnahmen-Nr. SIE008

Kommune Siegen-Eiserfeld

Straße Parkplatz des Einzelhandels an der
Eiserfelder Straße

Zielzustand:

Barrierefreiheit verbessern

Einzelmaßnahme(n)

- Parken neu ordnen und markieren
- Bordabsenkungen

Baulast

privat

Umsetzungshorizont: Kurzfristige Maßnahme

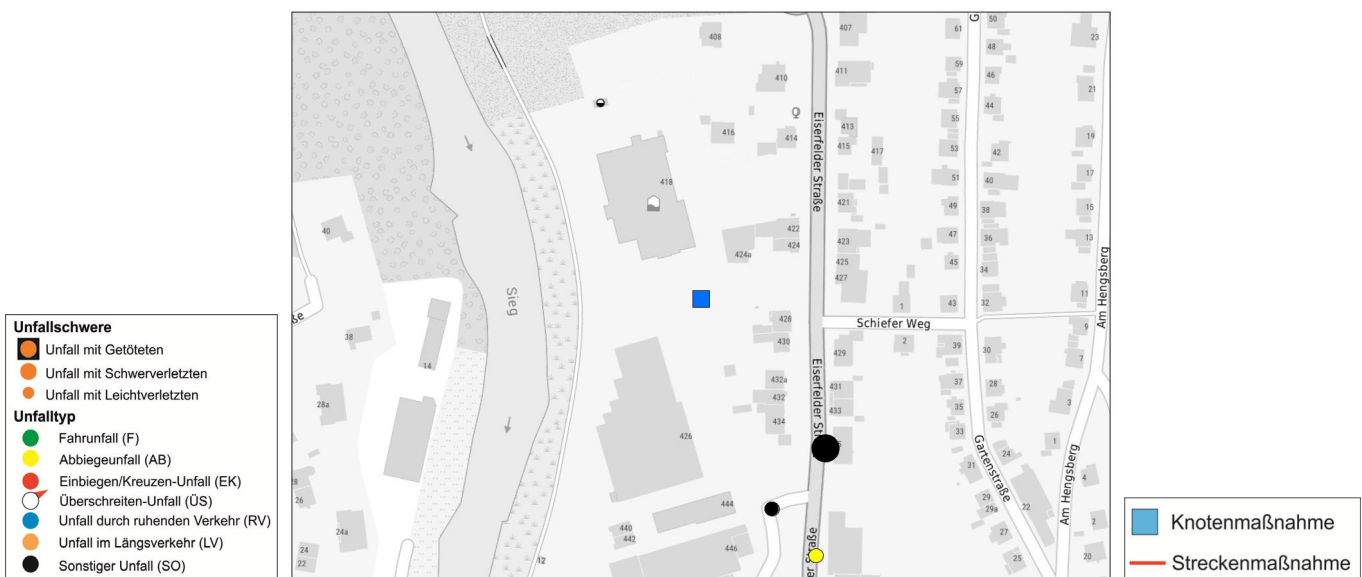
Priorisierung Ampel: gelb

Beschreibung der Situation:

Vor dem Törrchen zu den Einkaufsgelegenheiten befindet sich ein Kfz-Stellplatz, der den Durchgang behindert. Der Durchgang ist durch einen Bordstein nicht barrierefrei nutzbar.

Maßnahmenempfehlung:

Der Stellplatz vor dem Durchgang sollte entfernt und durch einen "Poller" blockiert werden, so dass der Durchgang uneingeschränkt nutzbar und auch sichtbar ist. Außerdem sollte der Bordstein barrierefrei abgesenkt werden. Ggf. kann der Durchgang auch noch verbreitert werden.



Zielzustand:

Fußwegebeziehung

Einzelmaßnahme(n)

- Gehwege definieren
- Aufenthaltsqualität steigern

Baulast

privat

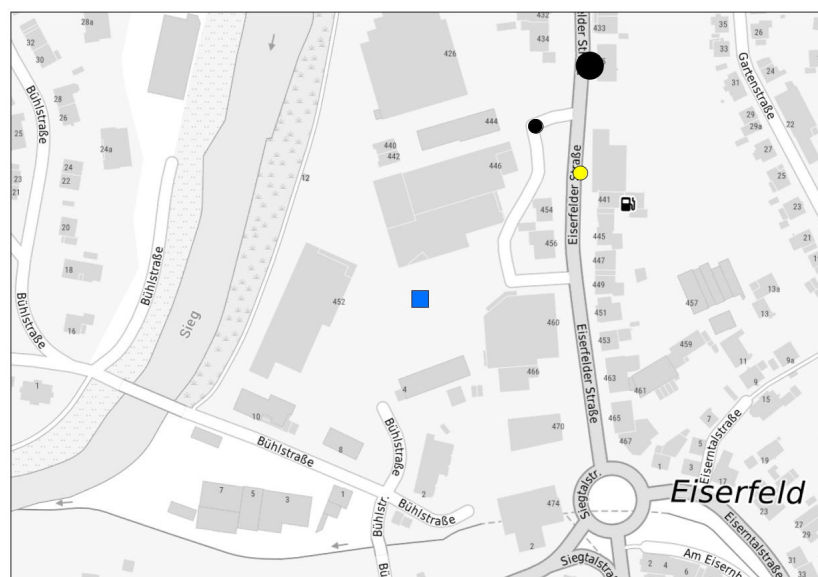
Umsetzungshorizont: Kurz- bis mittelfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** grün**Beschreibung der Situation:**

Auf dem Privatgelände sind keine durchgängigen Achsen für zu Fuß Gehende definiert, die von einem Geschäft zum nächsten gehen möchten. Es gibt nur eine Achse südlich Dornseifer, die über (verblasste) FGÜ gesichert ist, aber kein durchgängiges Fußwegenetz. Dadurch entstehen Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und fahrenden, rangierenden und parkenden Kfz. Die Einkaufsgelegenheiten liegen auf Privatgelände. Städtebaulich ist das Einkaufszentrum ausschließlich auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Als "neues Zentrum" Eiserfelds gibt es wenig Angebote für den Aufenthalt.

Maßnahmenempfehlung:

Hier sollte geprüft werden, ob durchgängige Haupttrouten für zu Fuß Gehende definiert und gesichert werden können, die mindestens die Hauptbeziehungen in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung abbilden. Außerdem sollte unterbunden werden, dass parkende Kfz über Gehwege ausfahren können. Dies kann z.B. durch Poller geschehen.

Insgesamt empfehlen wir, die Aufenthaltsqualität auf dem Gebiet zu steigern, und zumindest zu den Öffnungszeiten der Geschäfte Sitzgelegenheiten ohne Verzehrzwang anzubieten. Diese könnten auch mobil sein, so dass der befürchtete Vandalismus nach Geschäftsschluss ausbleiben würde. Obwohl Privatgelände, sollte die Stadtverwaltung versuchen, Verbesserungen für die Nahmobilität zu erreichen. Dies betrifft nicht nur den Fußverkehr, sondern auch den fahrenden und ruhenden Radverkehr.

**Unfallschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

Unfalltyp

- Fahrunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

Knotenmaßnahme

Streckenmaßnahme

Zielzustand:

Barrierefreiheit verbessern

Einzelmaßnahme(n)

- Bordabsenkungen
- Oberfläche sanieren

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Kurz- bis mittelfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: gelb

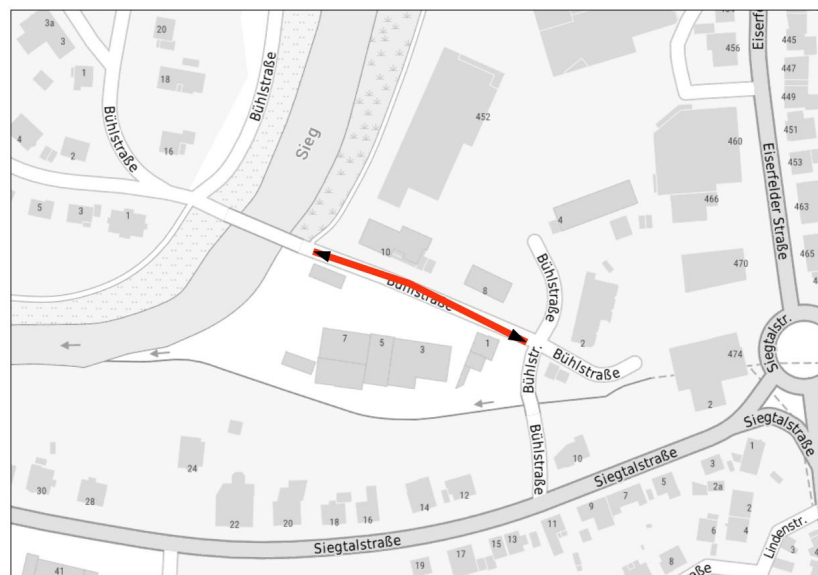
Beschreibung der Situation:

Entlang der Bühlstraße sind die Bordsteine nicht abgesenkt, was eine Querung für Mobilitätseingeschränkte erschwert. Die Nebenanlagen sind z.T. schmal und durch Wurzelaufbruch uneben.

Maßnahmenempfehlung:

Die Oberfläche sollte überprüft und punktuell ausgebessert werden.

An Querungsstellen sollten die Bordsteine mit einem Doppelbord ausgerüstet werden, um den Ansprüchen der Mobilitäts- und Seheingeschränkten gerecht zu werden.

**Unfallsschwere**

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

Unfalltyp

- Fahrunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

■ Knotenmaßnahme

— Streckenmaßnahme

Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

Einzelmaßnahme(n)

- Knotenpunkt umgestalten
- Bordabsenkungen
- Geschwindigkeitsreduktion

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme

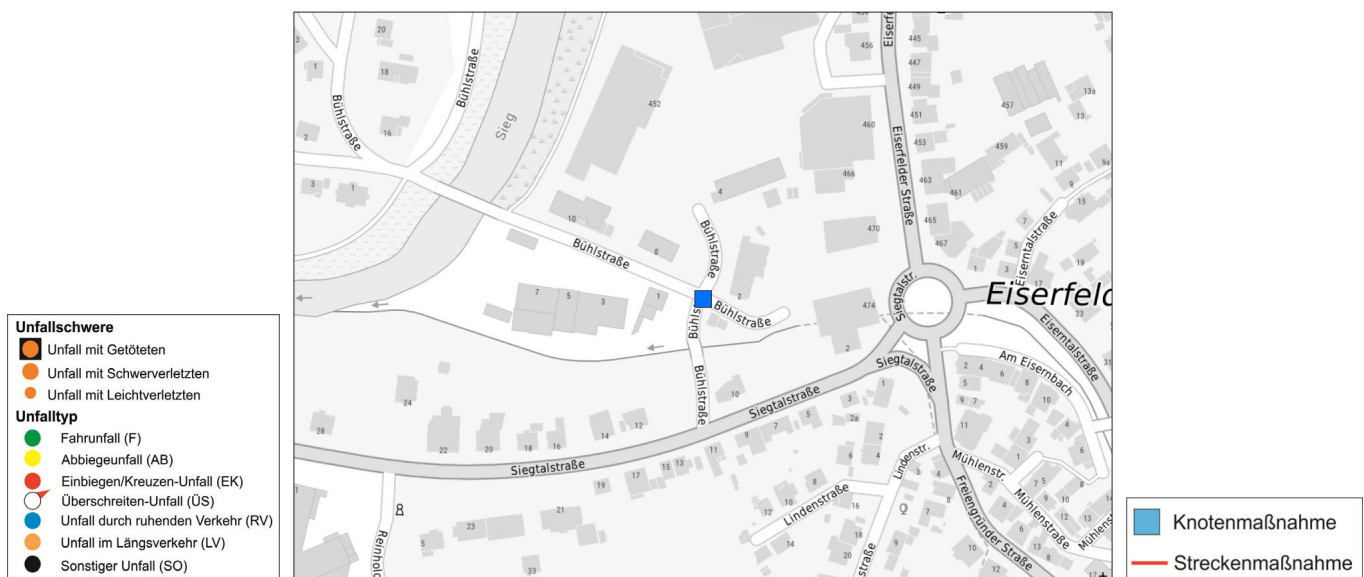
Priorisierung Ampel: gelb

Beschreibung der Situation:

Der Knotenpunkt Bühlstraße / Siegtalstraße wird von den Teilnehmenden als unsicher empfunden.

**Maßnahmenempfehlung:**

Um die Querung von zu Fuß Gehenden am Knotenpunkt zu sichern und die gefahrenen Geschwindigkeiten insgesamt zu senken, kann die Einrichtung eines Mini-Kreisverkehrs mit FGÜ in allen Knotenpunktarmen geprüft werden.



Maßnahmen-Nr. SIE011

Kommune Siegen-Eiserfeld

Straße Freiengründer Straße, Höhe
Mühlenstr

Zielzustand:

Straßenraumgestaltung

Einzelmaßnahme(n)

- Nebenanlage verbreitern

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: mittel- bis langfristige Maßnahme

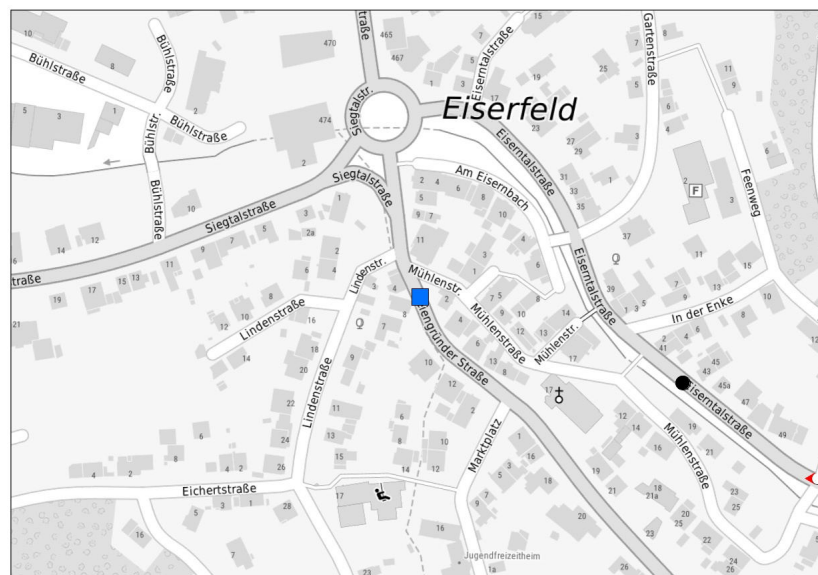
Priorisierung Ampel: rot

Beschreibung der Situation:

Auf der Freiengründer Straße, auf der Höhe der Mühlenstraße, ist die Nebenanlage sehr schmal (westlich: 0,90 m), die Fahrbahn weist eine Breite von 7,20 m auf. Die Teilnehmenden fühlen sich trotz der angeordneten Tempo 30 z.T. unsicher.

Maßnahmenempfehlung:

An dieser Stelle sollten die Möglichkeiten für eine Verbreiterung der Seitenräume geprüft werden.



Zielzustand:

Straßenraumgestaltung

Einzelmaßnahme(n)

- Geschwindigkeitsüberschreitungen ahnden
- Straßenraum umgestalten
- Aufenthaltsqualität verbessern

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Kurz- bis mittelfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

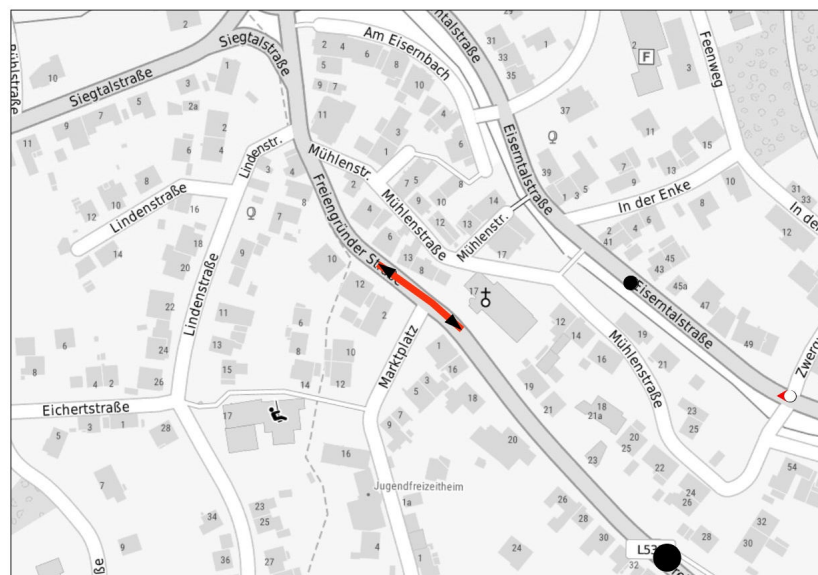
Auf der Fahrbahn zwischen Marktplatz und Kirche ist bereits roter Asphalt als optische "Verlängerung" des Platzes vorhanden. Die zulässige Kfz-Geschwindigkeit beträgt 30 km/h, doch wird der Fußgängerüberweg als unsicher empfunden, da die erlaubte Fahrgeschwindigkeit häufig nicht eingehalten wird.

Maßnahmenempfehlung:

Hier sollte geprüft werden, ob die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit weiter gesenkt werden kann, um die Aufenthaltsfunktion aufzuwerten und die Sicherheit an der Querungsstelle zu erhöhen.

Es könnte zumindest temporär eine Smiley-Anzeige platziert werden, die die gefahrenen Geschwindigkeiten anzeigt und misst. Sind diese tatsächlich deutlich zu hoch, sollte ein Überwachungsgerät installiert werden.

Alternativ oder zusätzlich könnte die Aufpflasterung des roten Bereichs geprüft werden, so dass die Geschwindigkeitsreduktion hier durch die gebaute Infrastruktur unterstützt wird.



Zielzustand:

Barrierefreiheit verbessern

Einzelmaßnahme(n)

- Rampe umbauen

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme

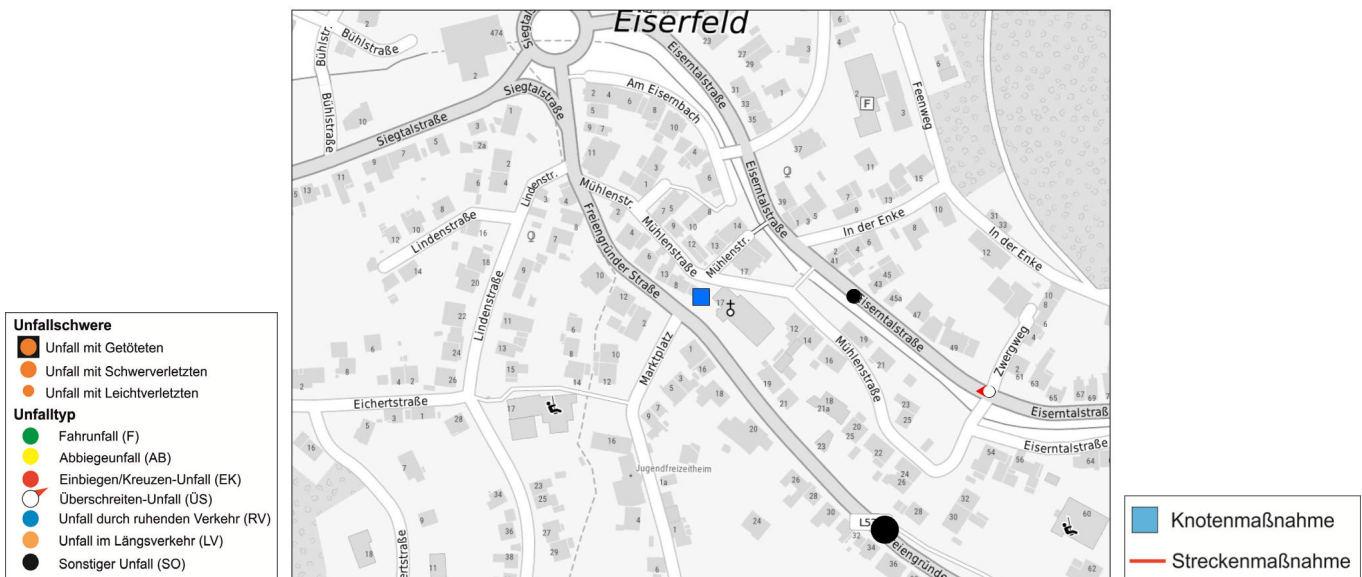
Priorisierung Ampel: gelb

Beschreibung der Situation:

Die Rampe an dem Fußweg an der Kirche ist zu steil für mobilitätseingeschränkte Personen.

**Maßnahmenempfehlung:**

Die Rampe sollte barrierefrei umgebaut werden. Dies kann durch eine Verlängerung der Rampe oder durch eine Integration der Rampe in die Treppenanlage und ggf. auch unter Einbeziehung des an die Kirche angrenzenden ungenutzten Raumes erreicht werden.



Zielzustand:

Querung verbessern

Einzelmaßnahme(n)

- Fußgängerüberweg prüfen

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

An dieser Stelle besteht Querungsbedarf, da nach Aussagen der Teilnehmenden viele Schulkinder die Bushaltestelle nutzen und die Eiserntalstraße queren müssen, um zur Schule zu gelangen. Die Teilnehmenden wünschen sich nahe der Bushaltestelle einen Fußgängerüberweg, um sicher und mit Vorrang die Straße queren zu können. Der Fußgängerüberweg am Zwergweg liegt rund 200 m, der am Kreisverkehr rund 120 m entfernt, beide werden als umwegig wahrgenommen.

Maßnahmenempfehlung:

Hier sollte geprüft werden, ob und wo ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden kann. Dabei sollten die Sichtverhältnisse und Einmündungen beachtet werden sowie der barrierefreie Ausbau.



Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

Einzelmaßnahme(n)

- Gehweg verbreitern
- Kfz-Parken markieren

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

Die Gartenstraße ist eine stark befahrene Straße, die an dieser Stelle auch die Zufahrtsstraße der Feuerwehr ist. Die Teilnehmenden berichten, dass es vorkäme, dass durch das Kfz-Parken die Feuerwehr behindert werden würde. Außerdem ist diese Straße eine relevante Verbindung zur Schule. Die Nebenanlagen sind auf einigen Abschnitten der Gartenstraße zu schmal.

Maßnahmenempfehlung:

Es sollten Möglichkeiten zur Verbreiterung der Nebenanlage geprüft werden (z.B. punktuelle Seitenraum-Erweiterung / Engstellen der Fahrbahn). Die Feuerwehr-Ausfahrt könnte über eine Signalisierung gesichert werden. Das Kfz-Parken sollte in Abstimmung mit der Feuerwehr definiert und ggf. markiert werden



Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

Einzelmaßnahme(n)

- Gehweg neu bauen

Baulast

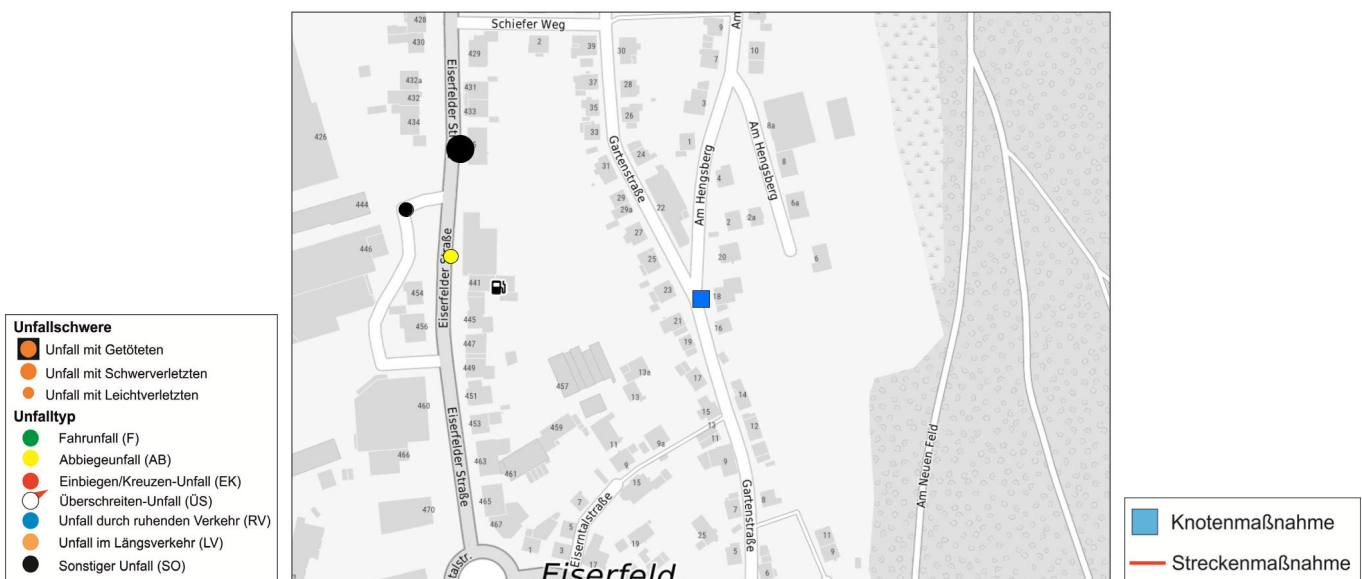
Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

Der östlich gelegene Gehweg endet am Knotenpunkt ohne gesicherte Überleitung.

**Maßnahmenempfehlung:**

Laut Flurkarte in TIM-Online könnte der Gehweg bis in Höhe der Hausnummer 10 verlängert werden. Eine Verlängerung sollte aus Gründen der Schulwegsicherung geprüft werden.



Zielzustand:

Fußwegebeziehung

Einzelmaßnahme(n)

- Beschilderungsmaßnahme

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Kurzfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** grün**Beschreibung der Situation:**

Diese Route ist laut Teilnehmenden weitestgehend unbekannt und wird als Alternative zur Gartenstraße wenig genutzt. Die Beschilderung macht auf die Durchgängigkeit für die Nahmobilität nicht aufmerksam.

Maßnahmenempfehlung:

VZ StVO 357 sollte durch 357-50 ersetzt werden.

Dieser Weg, aber auch viele andere separat geführte Fußwege in Eiserfeld sollten sichtbarer gemacht und besser kommuniziert werden. Hier sollte ein ortstypisches Design entwickelt und angewandt werden; das kann eine innerörtliche Fußwegweisung, kann aber auch eine Bodenmarkierung sein.



Unfallschwere	
●	Unfall mit Getöteten
●	Unfall mit Schwerverletzten
●	Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	
●	Fahrunfall (F)
●	Abbiegeunfall (AB)
●	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
●	Überschreiten-Unfall (ÜS)
●	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
●	Unfall im Längsverkehr (LV)
●	Sonstiger Unfall (SO)

■	Knotenmaßnahme
—	Streckenmaßnahme

Zielzustand:

Straßenraumgestaltung

Einzelmaßnahme(n)

- Umbau

Baulast

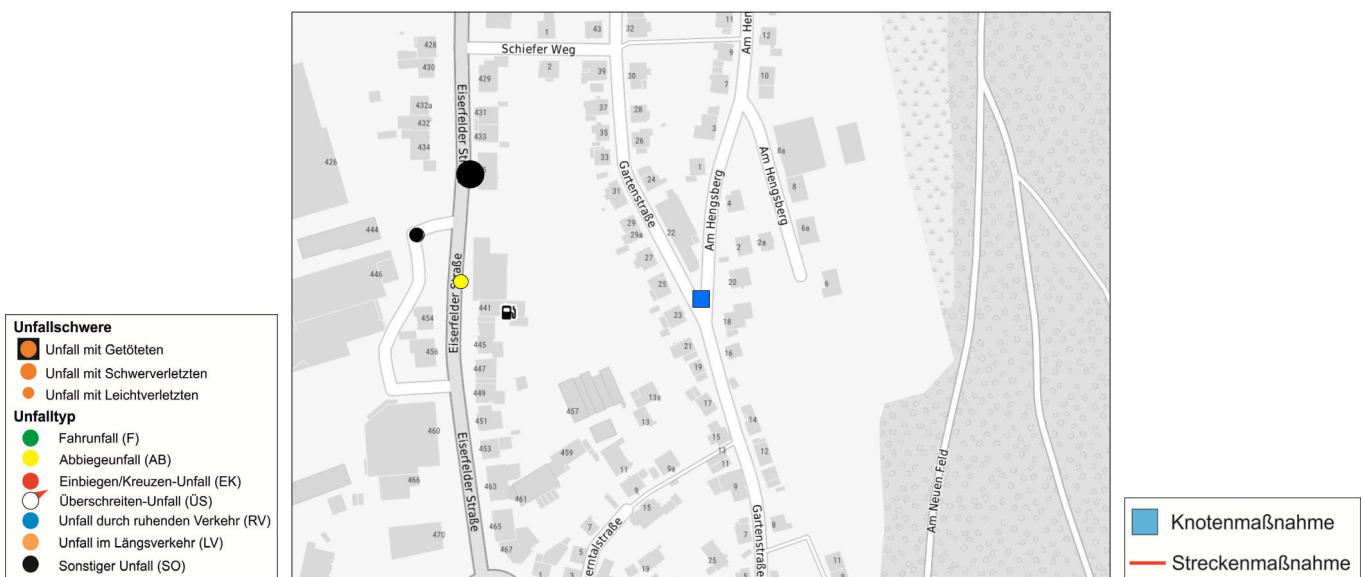
Stadt

Umsetzungshorizont: Langfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** grün**Beschreibung der Situation:**

Im Bestand ist der Knotenpunkt sehr aufgeweitet und erscheint als überdimensionierte Asphaltfläche. Die Nebenanlagen sind sehr schmal und der Querschnitt für Fußgänger sehr lang. Die Innenkurve von Am Hengsberg in die Gartenstraße ist sehr steil und nicht barrierefrei/unkomfortabel.

Maßnahmenempfehlung:

Hier sollte grundsätzlich eine Verbreiterung der Nebenanlagen und deren barrierefreie Ausgestaltung geprüft werden. Ein Umbau des Knotenpunktes ist zu empfehlen, so dass eine Begrünung und auch ein Nachbarschaftstreffpunkt möglich wird. Ansätze dazu sind bereits auf dem kleinen Absatz vorhanden.



Zielzustand:

Fußwegebeziehung

Einzelmaßnahme(n)

- Ausbau prüfen
- Beleuchtung herstellen (innerorts)

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Langfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** grün**Beschreibung der Situation:**

Die Verlängerung des Feenweges weist stellenweise nur eine Breite von unter 1 m auf. Der Weg bietet zu Fuß Gehenden eine Abkürzung und eine separate Führung zwischen dem Untersuchungsgebiet und dem Schulzentrum. Begegnung sowie Grünschnitt, Unterhaltung und Winterdienst sind kaum möglich.

Maßnahmenempfehlung:

Es gibt viele kleine Wege in Eiserfeld, die nur zu Fuß begangen werden können, z.T. haben sie eine historische Bedeutung. Diese Wege sind oftmals sehr attraktiv, da es Parallelführungen zu den hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen sind.

Die Stadtverwaltung sollte prüfen, ob diese Wege kartiert und ggf. zu einem Netz verdichtet werden können. Sie sollten auf einen Ausbau hin geprüft werden.

Kurzfristig sollte die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der Schule abstimmen, ob ein Projekt im Unterrichtsfach "Gemeinnützig Handeln" vereinbart werden kann, das den Grünschnitt und die Unterhaltung, ggf. auch den Winterdienst auf diesen Wegen zum Thema hat.



Zielzustand:

Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme(n)

- Verkehrsberuhigung

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: kurz- bis mittelfristig**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

Alle Teilnehmenden sind der Ansicht, dass auf dieser wichtigen Schulwegachse für die Grund- und Gesamtschule zu viel Verkehr, auch zu viel Elterntaxi-Verkehr, stattfindet, der zu Fuß Gehende und vor allem die Schulkinder gefährdet. Die Nebenanlagen sind zu schmal und weisen z.T. gravierende Schäden auf, da die Schulbusse auf die Nebenanlagen ausweichen. Es wird legal und illegal einhüftig auf den Gehwegen geparkt.

Maßnahmenempfehlung:

Wir empfehlen, als kurzfristige Maßnahme den Abschnitt zwischen Spielplatz und Schiefer Weg als Verkehrsberuhigten Bereich einzurichten. Der Verkehrsberuhigte Bereich sollte durch Umbauten auch infrastrukturell erkennbar sein und möglichst auch begrünt werden. Für die Schulwegsicherheit in der Straße Am Hengsberg wäre eine Verlagerung des Elterntaxi-Verkehrs sehr hilfreich. Es sollte geprüft werden, ob Elternhaltestellen auf der Gartenstraße in der Nähe des Schiefer Weg eingerichtet werden können. Auf den ohnehin zu schmalen Gehwegen sollte kein einhüftiges Gehwegparken angeordnet sein, Kfz-Parken im Straßenraum sollte hier unterbunden werden. Auch kann die Stadtverwaltung und der Busbetrieb prüfen, ob die Busse aus der Straße Am Hengsberg verlagert werden können und statt dessen über Gartenstraße und Schiefer Weg zurück auf die Eiserfelder Straße fahren; hierfür sind die Schleppkurven zu überprüfen. Dann müssten am Schiefer Weg Bushaltestellen eingerichtet werden und die Kinder laufen über den oberen Schiefer Weg und den Verkehrsberuhigten Bereich ein Stück zu Fuß zur Schule.



Zielzustand:

Fußwegebeziehung

Einzelmaßnahme(n)

- Wegenetz verdichten

**Baulast**

Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** grün**Beschreibung der Situation:**

Das Lehrpersonal der Gesamtschule muss zwischen zwei Standorten pendeln. Das geschieht häufig mit dem Kfz, was zusätzlichen Verkehr in den Wohngebieten und an den Schulen erzeugt.

Maßnahmenempfehlung:

Die Straße Am Hengsberg bietet nur begrenzte Potenziale, die Situation für zu Fuß Gehende entscheidend zu verbessern, es sei denn, es kann sehr viel Kfz-Verkehr verdrängt werden.

Es sollte im Zuge des Bauvorhabens auf dem ehemaligen Gärtnerei-Gelände geprüft werden, ob eine neue Verbindung ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr hergestellt werden kann. Die skizzierte Verbindung würde auf dem direkten und topografisch günstigen Weg die beiden Schulstandorte verbinden, ohne dass die Straße Am Hengsberg oder die weiter oben liegende, deutlich umwegigere und topografisch ungünstigere Wegeverbindung genutzt werden müsste. Dies würde auch die Maßnahmenempfehlung, Dienstpedelacs für das Lehrpersonal zur Verfügung zu stellen, unterstützen, da ein autofreier Weg zu Verfügung stünde.



Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

Einzelmaßnahme(n)

- Seitenraum vorziehen

Baulast

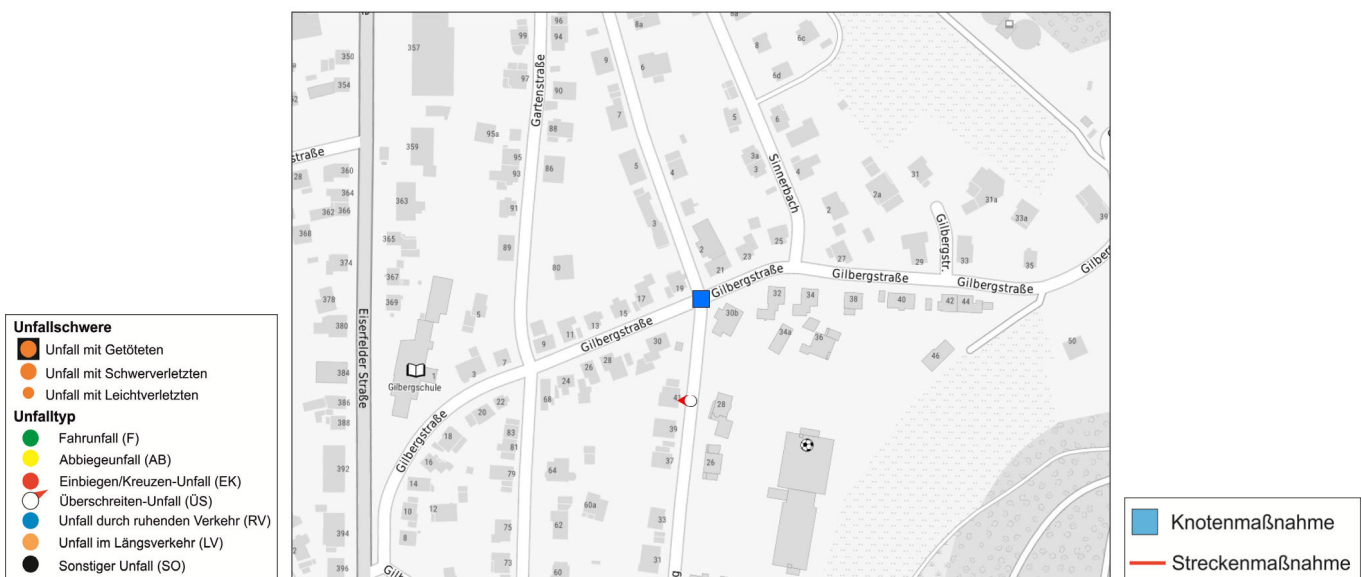
Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

Dieser Knotenpunkt liegt auf einer wichtigen Schulwegachse für Grund- und Gesamtschüler. Die Teilnehmenden berichten, dass haltender und rangierender Elterntaxi-Verkehr zu Fuß Gehende gefährdet. Die markierten Sperrflächen werden ignoriert, so dass der Bus nicht abbiegen kann und somit der Kfz-Abfluss aus der Straße Am Hengsberg verhindert wird.

Maßnahmenempfehlung:

Wenn der Busverkehr aus der Straße Am Hengsberg verlegt werden kann, sollte geprüft werden, ob die Seitenräume baulich vorgezogen werden können. Dadurch würden die Nebenanlagen verbreitert werden und die Kinder für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar werden. Zudem werden die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten wirksam reduziert, vor allem bergab.



Maßnahmen-Nr. SIE026

Straße Eiserfelder Straße/Parkplatz KiK

Kommune Siegen-Eiserfeld

Zielzustand:

Verkehrssicher gestalten

Einzelmaßnahme(n)

- Elternhaltestellen einrichten

Baulast

privat

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme

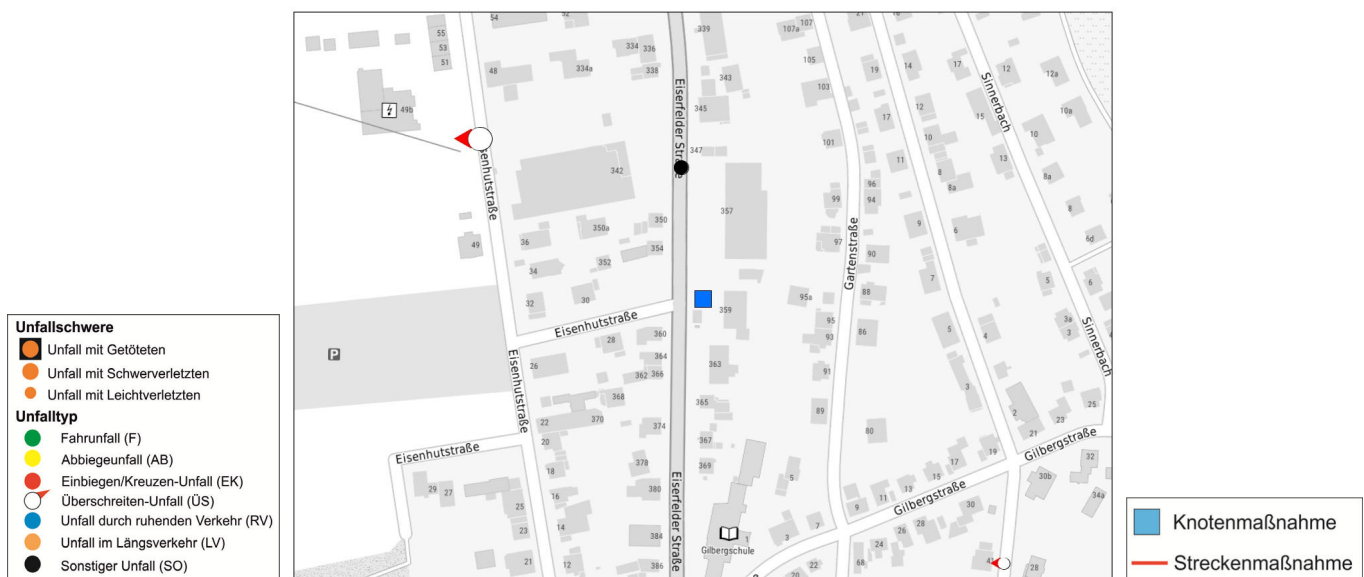
Priorisierung Ampel: rot

Beschreibung der Situation:

Im Umfeld der Grundschule sind Elternparkplätze im öffentlichen Straßenraum nur schwer umsetzbar.

Maßnahmenempfehlung:

Es sollte geprüft werden, ob private Flächen genutzt werden können, schließlich sind die Einzelhandelseinrichtungen morgens um 8:00 Uhr noch nicht geöffnet, d.h. es stünden Kundenparkplätze ggf. zur Verfügung. Hier sollte das Gespräch mit den Anliegern und den Gewerbetreibenden gesucht werden.



Zielzustand:

Fußwegebeziehung

Einzelmaßnahme(n)

- neue Fußwegebeziehung schaffen

Baulast

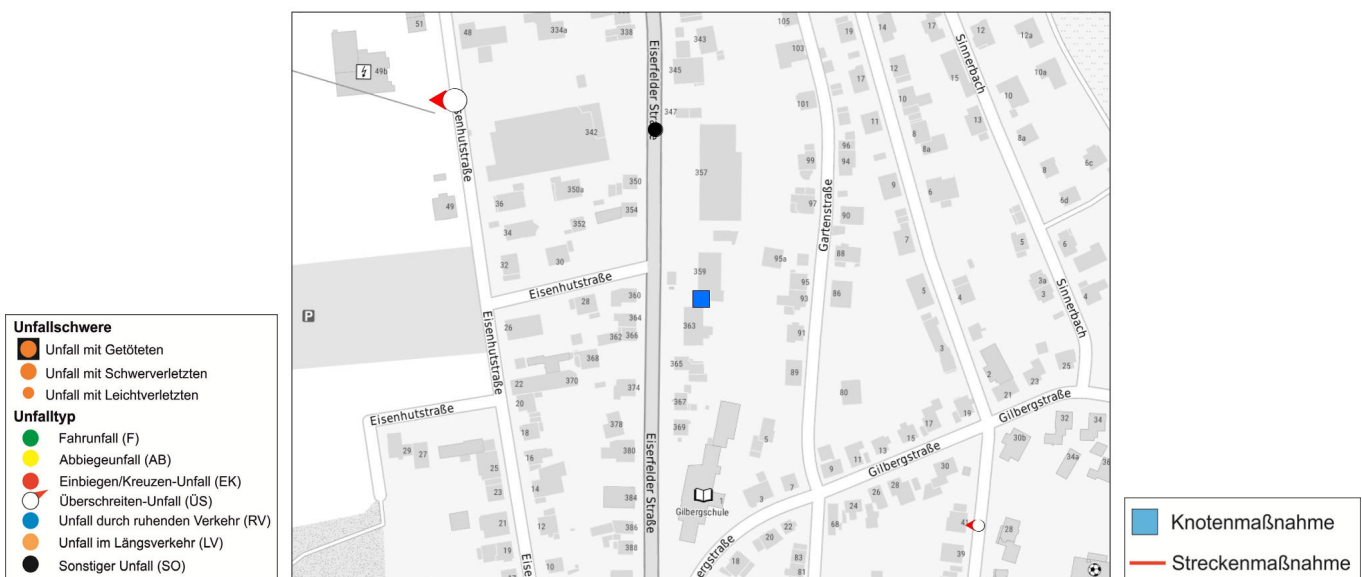
Stadt

Umsetzungshorizont: Langfristige Maßnahme**Priorisierung Ampel:** rot**Beschreibung der Situation:**

Der Schulhof der Grundschule liegt direkt über dem KIK-Parkplatz.

**Maßnahmenempfehlung:**

Es sollte geprüft werden, ob ein Zugang zum Pausenhof der Schule von der Eiserfelder Straße aus geschaffen werden kann. Auch hier wäre das Gespräch mit den Grundeigentümern zu suchen, um auszuloten, ob Flächen für einen neuen Treppenweg zur Verfügung stünden. Diese Maßnahme würde vor allem Sinn machen, wenn der KIK-Parkplatz morgens als Elternhaltestelle genutzt werden könnte.



Fußverkehrs-Check 2021 Siegen-Eiserfeld

Priorisierung der Maßnahmenvorschläge aus dem Schlussbericht der VIA eG

Legende:

	in Umsetzung
	nicht umsetzbar
	private Flächen betroffen

* = Priorisierung erst nach Erstellung einer Gesamtplanung für den Straßenzug möglich

Maßnahmen-Nr	Straße/Knotenpunkt	Zielzustand	Einzelmaßnahme	Erläuterung zum Bedarf aus dem Schlussbericht	Hauptprojekt	Priorität des Hauptprojektes	Priorität des Teilprojektes
SIE005	Schiefer Weg	Parken neu ordnen	Parken neu ordnen und markieren	illegales Gehwegparken ahnen	Daueraufgabe		
SIE002	Gilbergstraße	Verkehrsberuhigung	Gehweg optimieren	Prüfung: Gehweg auf Häuserseite ergänzen	nicht umsetzbar		
SIE004	Gartenstraße zw. Gilbergstraße u. Am Hengsberg	Verkehrsberuhigung		Prüfung: Einrichtung Elternhaltestelle	nicht umsetzbar		
SIE004	Gartenstraße zw. Gilbergstraße u. Am Hengsberg	Verkehrsberuhigung	Durchfahrtsverkehr reduzieren	Ahnung der durchfahrenden Kfz (Nicht-Anlieger)	nicht umsetzbar		
SIE004.1	Schiefer Weg/Gartenstraße	Verkehrssicher gestalten	Umbau am Knotenpunkt	Prüfung: FGÜ zu beiden Gehwegen des Schiefer Weg	nicht umsetzbar		
SIE005	Schiefer Weg	Parken neu ordnen	Nebenanlagen verbreitern	Prüfung: Grundstücksankauf, um südlichen Gehweg auf RegelmäÙ zu verbreitern	nicht umsetzbar		
SIE010.1	Bühlstraße	Verkehrssicher gestalten	Knotenpunkt umgestalten	Prüfung: Mini-KVP mit FGÜ in allen Armen	nicht umsetzbar		
SIE020	Am Hengsberg (Gesamtschule)	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung	Verlagerung Elterntaxi-Verkehre, Prüfung: Elternhaltestelle in Gartenstraße Nähe Schiefer Weg	nicht umsetzbar		
SIE027	Eiserfelder Straße	Fußwegebeziehung	neue Fußwegebeziehung schaffen	Prüfung: Zugang zum Schulhof der Grundschule vom Parkplatz KIK über eine neue Treppe	nicht umsetzbar		
SIE020	Am Hengsberg (Gesamtschule)	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung	Prüfen: Verlagerung der Busse aus Am Hengsberg heraus	Projekt 0 "Bus"	1	1
SIE017	Gartenstraße zw. Eiserntalstraße u. Am Hengsberg	Verkehrssicher gestalten	Gehweg verbreitern	Prüfung: z.B. punktuelle Seitenraum-Erweiterungen	Projekt 01 "Am Hengsberg"	1	*
SIE017	Gartenstraße zw. Eiserntalstraße u. Am Hengsberg	Verkehrssicher gestalten	Kfz-Parken markieren	Kfz-Parken definieren und ggfs. markieren (Abstimmung mit Feuerwehr)	Projekt 01 "Am Hengsberg"	1	*
SIE017	Gartenstraße zw. Eiserntalstraße u. Am Hengsberg	Verkehrssicher gestalten	Signalisierung Feuerwehr	Prüfung: Signalisierung der Feuerwehr-Ausfahrt	Projekt 01 "Am Hengsberg"	1	*
SIE017.1	Gartenstraße	Verkehrssicher gestalten	Gehweg neu bauen	Prüfung: Verlängerung des Gehweges bis HS-Nr. 10 für Schulwegsicherung prüfen	Projekt 01 "Am Hengsberg"	1	*
SIE018	Am Hengsberg/Gartenstraße	Straßenraumgestaltung	Umbau am Knotenpunkt	Prüfung: Verbreiterung der Nebenanlagen und barrierefreie Ausgestaltung	Projekt 01 "Am Hengsberg"	1	*
SIE018	Am Hengsberg/Gartenstraße	Straßenraumgestaltung	Umbau am Knotenpunkt	Begrünen	Projekt 01 "Am Hengsberg"	1	*

SIE018	Am Hengsberg/Gartenstraße	Straßenraumgestaltung	Umbau am Knotenpunkt	Nachbarschaftstreffpunkt gestalten	Projekt 01 "Am Hengsberg"	1	*
SIE020	Am Hengsberg (Gesamtschule)	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung	Abschnitt zw. Spielplatz und Schiefer Weg: Verkehrsberuhigter Bereich, durch Umbau infrastrukturell erkennbar, möglichst begrünen	Projekt 01 "Am Hengsberg"	1	*
SIE020	Am Hengsberg (Gesamtschule)	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung	Kfz-Parken ordnen (kein einseitiges Gehwegparken und kein Kfz-Parken im Straßenraum)	Projekt 01 "Am Hengsberg"	1	*
SIE004	Gartenstraße zw. Gilbergstraße u. Am Hengsberg	Verkehrsberuhigung	Seitenraum vorziehen	punktuell vorziehen, ggfs. mit Begrünung	Projekt 01 "Am Hengsberg"/ Projekt 02 "Fußwegachse Gesamtschule - Eiserfelder Straße"	1	*
SIE004	Gartenstraße zw. Gilbergstraße u. Am Hengsberg	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung	Parkflächen alternierend anordnen	Projekt 01 "Am Hengsberg"/ Projekt 02 "Fußwegachse Gesamtschule - Eiserfelder Straße"	1	*
SIE003	Verlängerung Schiefer Weg, Fußweg	Fußwegebeziehung	Beleuchtung optimieren	Beleuchtung optimieren	Projekt 02 "Fußwegachse Gesamtschule - Eiserfelder Straße"	1	1
SIE003	Verlängerung Schiefer Weg, Fußweg	Fußwegebeziehung	Oberfläche optimieren	Oberfläche optimieren	Projekt 02 "Fußwegachse Gesamtschule - Eiserfelder Straße"	1	1
SIE003	Verlängerung Schiefer Weg, Fußweg	Fußwegebeziehung	Winterdienst sicherstellen	Prüfung, ob Winterdienst auf Schulwegen durch Stadt sichergestellt werden kann und nicht durch die Anwohnenden	Projekt 02 "Fußwegachse Gesamtschule - Eiserfelder Straße"	1	aktuell nicht umsetzbar
SIE004.1	Schiefer Weg/Gartenstraße	Verkehrssicher gestalten	Umbau am Knotenpunkt	Seitenräume vorziehen, damit Kfz den Knotenpunkt nur einstreifig passieren können und Verbreiterung der Nebenanlagen	Projekt 02 "Fußwegachse Gesamtschule - Eiserfelder Straße"	1	1-2
SIE004.1	Schiefer Weg/Gartenstraße	Verkehrssicher gestalten	Umbau am Knotenpunkt	gesamten Knotenpunkt aufpflastern	Projekt 02 "Fußwegachse Gesamtschule - Eiserfelder Straße"	1	1-2
SIE005	Schiefer Weg	Parken neu ordnen	Parken neu ordnen und markieren	Prüfung: Markieren/Ordnen von Kfz-Parken	Projekt 02 "Fußwegachse Gesamtschule - Eiserfelder Straße"	1	2
SIE006	Eiserfelder Straße/Schiefer Weg	Querung verbessern	Querungen sichern	Prüfung: FGÜ mit markierter Mittelinsel	Projekt 03 "Querung Eiserfelder Straße"	1	1
SIE006	Eiserfelder Straße/Schiefer Weg	Querung verbessern	Querungen sichern	oder Prüfung: Querungshilfe	Projekt 03 "Querung Eiserfelder Straße"	1	1
SIE006	Eiserfelder Straße/Schiefer Weg	Querung verbessern	Querungen sichern	oder Prüfung: bedarfsabhängige FG-LSA	Projekt 03 "Querung Eiserfelder Straße"	1	1
SIE001	Eiserfelder Straße/Gilbergstraße	Verkehrssicher gestalten	Gehwegüberfahrt neu bauen	Gehwegüberfahrt neu bauen	Projekt 04 "Umgestaltung Gilbergstraße"	2	in Umsetzung
SIE002	Gilbergstraße	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung	bauliche Infrastruktur zur Verkehrsberuhigung (z.B. Aufpflasterung vor Schuleingang und der nördlichen Knotenpunkte)	Projekt 04 "Umgestaltung Gilbergstraße"	2	1
SIE002	Gilbergstraße	Verkehrsberuhigung	schulisches Mobilitätsmanagement	schulisches Mobilitätsmanagement fortsetzen, Elternhaltestellen definieren (z.B. Kik-Gelände)	Projekt 04 "Umgestaltung Gilbergstraße"	2	2
SIE025	Gilbergstraße/Nachtigallweg	Verkehrssicher gestalten	Seitenraum vorziehen	Prüfung: vorziehen der Seitenräume am Knoten, ggfs. nur einstreifiges Passieren des Knotens einrichten (Voraussetzung: Bus muss den Knoten nicht mehr passieren)	Projekt 04 "Umgestaltung Gilbergstraße"	2	2
SIE016	Eiserntalstraße/Am Eisenbach	Querung verbessern	Fußgängerüberweg prüfen	Prüfung: Einrichtung FGÜ (Beachtung: Sichtverhältnisse, Einmündung und barrierefreier Ausbau)	Projekt 05 "Eiserntalstraße"	2	1
SIE011	Freiengründer Str., Höhe Mühlenstr.	Straßenraumgestaltung	Nebenanlagen verbreitern	Prüfung: Reduzierung Fahrbahn auf 6,50 m zu Gunsten Gehweg	Projekt 06 "Freiengründer Straße"	2	1
SIE013	Freiengründer Str./Marktplatz	Straßenraumgestaltung	Geschwindigkeitsüberschreitungen ahnden	Geschwindigkeiten messen und ggfs. Blitzer aufstellen	Projekt 06 "Freiengründer Straße"	2	
SIE013	Freiengründer Str./Marktplatz	Straßenraumgestaltung	Straßenraum umgestalten	Prüfung: Aufpflasterung des roten Bereichs	Projekt 06 "Freiengründer Straße"	2	1
SIE013	Freiengründer Str./Marktplatz	Straßenraumgestaltung	Aufenthaltsqualität verbessern	"Smiley-Anzeige" zur Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeiten	Projekt 06 "Freiengründer Straße"	2	
SIE014	Fußweg an Trinitatiskirche	Barrierefreiheit verbessern	Rampe umbauen	barrierefreie Gestaltung der Rampe durch Verlängerung oder Integration der Rampe in die Treppenanlage	Projekt 06 "Freiengründer Straße"	2	2

SIE019	Verlängerung Feenweg bis Einmündung in Gartenstraße	Fußwegebeziehung	Ausbau prüfen		Projekt 07 "Fußwegebeziehung Gesamtschulstandorte"	3	2
SIE019	Verlängerung Feenweg bis Einmündung in Gartenstraße	Fußwegebeziehung	Beleuchtung herstellen (innerorts)		Projekt 07 "Fußwegebeziehung Gesamtschulstandorte"	3	1
SIE007	Schwimmbad Eiserfeld	Verkehrssicher gestalten	Oberfläche sanieren	Oberfläche auf vorh. Südlichem Gehweg sanieren, Einbauten kontrastreich markieren, ggfs. taktiles Leitsystem nachrüsten	Projekt 08 "Hallenbad Eiserfeld"	3	2
SIE007	Schwimmbad Eiserfeld	Verkehrssicher gestalten	Gehweg neu bauen	prüfen, ob nördlich des Parkplatzes ein Gehweg angelegt werden kann	Projekt 08 "Hallenbad Eiserfeld"	3	3
SIE008	Parkplatz des Einzelhandels an der Eiserfelder Straße	Barrierefreiheit verbessern	Parken neu ordnen und markieren	Stellplatz vor Durchgang zum Schwimmbad entfernen und durch Absperrpfosten blockieren	Projekt 08 "Hallenbad Eiserfeld"	3	1
SIE008	Parkplatz des Einzelhandels an der Eiserfelder Straße	Barrierefreiheit verbessern	Bordabsenkungen	Bord am Schwimmbad-Durchgang absenken	Projekt 08 "Hallenbad Eiserfeld"	3	1
SIE008	Parkplatz des Einzelhandels an der Eiserfelder Straße	Barrierefreiheit verbessern	Durchgang verbreitern	Prüfen, ob der Durchgang verbreitert werden kann	Projekt 08 "Hallenbad Eiserfeld"	3	2
SIE009	Parkplatz des Einzelhandels an der Eiserfelder Straße	Fußwegebeziehungen	Gehwege definieren	mindestens Haupttrouten in Nord-Süd und Ost-West-Richtung	Projekt 09 "Parkplatz EKZ"	3	1
SIE009	Parkplatz des Einzelhandels an der Eiserfelder Straße	Fußwegebeziehungen	Aufenthaltsqualität steigern	min. während der Öffnungszeiten Sitzgelegenheiten bereitstellen, ggfs. auch mobil	Projekt 09 "Parkplatz EKZ"	3	2
SIE009	Parkplatz des Einzelhandels an der Eiserfelder Straße	Fußwegebeziehungen	Aufenthaltsqualität steigern	Verbesserung für fahrenden und ruhenden Radverkehr	Projekt 09 "Parkplatz EKZ"	3	2
SIE017.2	Fußweg von Gartenstraße in Eiserntalstraße	Fußwegebeziehung	Beschildeungsmaßnahme	VZ StVO 357 durch 357-50 ersetzen	Projekt 10 "Fußwege allgemein"	3	1
SIE017.2	Fußweg von Gartenstraße in Eiserntalstraße	Fußwegebeziehung	Beschildeungsmaßnahme	generell: auf separat geführte Fußwege aufmerksam machen, ortstypisches Design entwickeln und anwenden -> innerörtliche Fußwegweisung, oder Bodenmarkierung	Projekt 10 "Fußwege allgemein"	3	3
SIE023	Wegeverbindung Am Hengsberg - Am Neuen Feld	Fußwegebeziehung	Wegenetz verdichten	Prüfung: Schaffung einer neuen Fuß- und Radverbindung zwischen Am Hengsberg und Am neuen Feld (oberhalb B-Plan 366)	Projekt 10 "Fußwege allgemein"	3	3
SIE_EISgesamt	Untersuchungsgebiet	Fußwegebeziehungen	Wegenetz verdichten	Kartierung der vielen kleinen Wege in Eiserfeld als Parallelführungen zu hoch belasteten Straßen	Projekt 10 "Fußwege allgemein"	3	3
SIE_EISgesamt	Untersuchungsgebiet	Fußwegebeziehungen	Wegenetz verdichten	ggfs. Verdichtung zu einem Netz	Projekt 10 "Fußwege allgemein"	3	3
SIE_EISgesamt	Untersuchungsgebiet	Fußwegebeziehungen	Wegenetz verdichten	Prüfen auf Ausbau	Projekt 10 "Fußwege allgemein"	3	3
SIE_EISgesamt	Untersuchungsgebiet	Fußwegebeziehungen	Pflege, Winterdienst	Schulfach "Gemeinnütziges Handeln" zur Pflege dieser Wege	Projekt 10 "Fußwege allgemein"	3	
SIE010	entlang Bühlsstraße/Siegtalstraße	Barrierefreiheit verbessern	Bordabsenkungen	Querungsstellen mit Doppelbord ausrüsten	Projekt 11 "Bühlsstraße"	2	1
SIE010	entlang Bühlsstraße/Siegtalstraße	Barrierefreiheit verbessern	Oberfläche sanieren		Projekt 11 "Bühlsstraße"	2	1-2
SIE010.1	Bühlsstraße	Verkehrssicher gestalten	Bordabsenkungen		Projekt 11 "Bühlsstraße"	2	1
SIE010.1	Bühlsstraße	Verkehrssicher gestalten	Geschwindigkeitsreduktion		Projekt 11 "Bühlsstraße"	2	2

SIE026	Eiserfelder Straße/Parkplatz KIK	Verkehrssicher gestalten	Elternhaltestelle einrichten	Prüfung: private Flächen für Elternhaltestellen nutzen, wenn Einzelhandel noch nicht geöffnet ist	Projekt 12 "Hol- und Bringzone"	2	
--------	-------------------------------------	--------------------------	------------------------------	---	------------------------------------	---	--

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Beigeordneter IV
Bearbeitet von: Herrn Bockemühl

Siegen, 02.08.2022

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Bauausschuss	24.08.2022
Verkehrsausschuss	30.08.2022
Haupt- und Finanzausschuss	31.08.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften	01.09.2022
Rat	14.09.2022

Kurzbezeichnung:

**Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen;
hier: Ergebnisse der öffentlichen Auslegung und Erlass**

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen nimmt die Ergebnisse der öffentlichen Auslegung zur Kenntnis und beschließt den Erlass der Stallplatzsatzung für das Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen auf Grundlage des vorliegenden Satzungsentwurfes einschließlich der beigefügten Anlagen und ergänzenden Erläuterungen.

Sachverhalt / Begründung:

Mit Ratsbeschluss vom 15.06.2022 (vgl. Vorlage Nr. 907/2022) erfolgte die öffentliche Auslegung des Satzungsentwurfes sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Zeitraum vom 28.06.2022 bis 27.07.2022. Hierbei wurden zwei Stellungnahmen eingereicht. In der Stellungnahme des Kreises Siegen-Wittgensteins wurden keine Bedenken zur Stellplatzsatzung geäußert. Die Anregungen der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Siegen (IHK), die sich insbesondere auf die Interessen der regionalen Wirtschaft beziehen, werden im Folgenden zusammengefasst und abgewogen.

Die IHK kritisiert einerseits die in Anlage 1 des Satzungsentwurfes festgelegten Richtzahlen. Hierbei werden explizit die Richtzahlen für Stellplätze von Büro- und Verwaltungsräumen, Kraftfahrzeugwerkstätten sowie die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze von Industriebetrieben, Lagerräumen und Lagerplätzen mit den Richtwerten der seit 01.07.2022 geltenden Landesstellplatzverordnung verglichen. Letztere setzt jedoch ausdrücklich nur das unverzichtbare Minimum an Regelungsinhalten und Richtwerten fest. Die im Siegener Satzungsentwurf aufgeführten Richtwerte orientieren sich dagegen am Mittelwert der empfohlenen Spanne aus dem Leitfaden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, weshalb an diesen festgehalten werden soll.

Andererseits fordert die IHK in ihrer Stellungnahme eine Flexibilisierung und Ausnahmeregelungen zum Verzicht auf die Herstellung oder Ablöse von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Während Einzelfallberechnungen unter § 3 Abs. 1 und Abweichungen unter § 6 in Ausnahmefällen ermöglicht werden, kommen Verzicht oder Ablöse von Fahrradabstellplätzen aus Gründen der Radverkehrsförderung nicht infrage. Den seitens der IHK angesprochenen flexiblen Regelungen, wonach Betriebe über die Anzahl herzustellender Stellplätze selbst entscheiden können sollten, um den tatsächlichen Bedarf besser abbilden zu können, kann aus Sicht der Verwaltung nicht entsprochen werden. Grundsätzlich wird mit der Stellplatzsatzung versucht, eine an den Ist-Zustand angepasste Generalisierung von Stellplatzbedarfen darzustellen. Auch wenn Einzelfallberechnungen nach § 3 Abs. 1 möglich sind, gewährleisten fachlich fundierte, pauschale Richtzahlen die Gleichbehandlung, Transparenz und Planbarkeit von Bauvorhaben.

Des Weiteren begrüßt die IHK die Aussetzungsmöglichkeiten nach § 3 Abs. 9, fordert aber eine Erhöhung des prozentualen Aussetzungsanteils bei Monats- und Jobtickets von aktuell 5 % auf 10 %. Die im Satzungsentwurf dargestellten Aussetzungsanteile sind bewusst gering gehalten, da hierbei im interkommunalen und fachlichen Diskurs bisher wenige Erfahrungswerte vorliegen. Zudem sollte aus Sicht der IHK der ÖPNV-Abzug (§ 3 Abs. 7) allein nach der Qualität der ÖPNV-Anbindung und nicht nach der Lage definiert werden. Die Lage spiegelt jedoch die Frequentierung und damit die Wahrscheinlichkeit der ÖPNV-Nutzung wider. Diese sind beispielsweise in ländlichen Stadtteilen geringer als in zentralen Lagen.

Die IHK kritisiert außerdem, dass die Ablösebeträge auf Grundlage von 80 % der Herstellungskosten ermittelt wurden. Nach Bauordnung sind bis zu 80 % der Kosten zulässig. Die Ablösebeträge des Satzungsentwurfes wurden vor den Preissteigerungen durch den Krieg in der Ukraine ermittelt und liegen in etwa auf dem Niveau der bisherigen Ablösesatzung. Eine Senkung auf unter 80 % der Herstellungskosten würde eine Ablöse attraktiver gestalten und nicht dem grundsätzlichen Zweck der Stellplatzherrichtung dienen.

Abschließend regt die IHK wirtschaftsfördernde Regelungsinhalte der Stellplatzsatzung zur Stärkung der Innenstadt und Stadtteilzentren an. Beispielhaft aufgeführt werden der Verzicht, die Reduzierung und die zeitliche Streckung von Ablösebeträgen sowie Ausnahme- und Härtefallregelungen. Letztere werden durch Einzelfallberechnungen nach § 3 Abs. 1 oder Abweichungen nach § 6 der Stellplatzsatzung abgedeckt. Eine zeitliche Streckung von Ablösezahlungen würde einer Art Ratenzahlung entsprechen und zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten. Außerdem wird der Stellplatz- oder Ablösenachweis für die Baugenehmigung benötigt. Eine Ratenzahlung der Ablöse würde den Baugenehmigungsprozess folglich

verzögern. Die Stellplatzsatzung als Instrument für wirtschaftsfördernde Anreize zu verwenden, wird nicht als zielführend angesehen. Geringere Ablösebeträge für innerstädtische Lagen würden zudem das Problem der exakten Gebietsabgrenzung verstärken.

Neben den Anregungen der externen Beteiligung wurde im verwaltungsinternen Bearbeitungsprozess von geplanten Wohnungsbauvorhaben eine Problematik der Fahrradabstellflächen erkannt. Daraufhin wurden die unter § 4 Abs. 7 der Stellplatzsatzung definierten Vorgaben zur Errichtung von Fahrradabstellplätzen wie folgt ergänzt: „Fahradabstellplätze dürfen nur in Ausnahmefällen in den nach § 47 Abs. 4 Bauordnung NRW definierten Abstellflächen nachgewiesen werden.“ Hiermit wird verhindert, dass Fahrradabstellplätze in den nicht für Fahrräder vorgesehenen, meist klein dimensionierten Abstellräumen von Wohngebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 nachgewiesen werden dürfen, bzw. nur dann, wenn diese ausreichend dimensioniert werden.

Die Formulierungen, die in den Satzungsunterlagen angepasst bzw. ergänzt wurden, sind in den Anlagen farblich markiert. Nach Beschluss des Erlasses der Stellplatzsatzung durch den Rat der Universitätsstadt Siegen tritt diese am 01.10.2022 in Kraft.

Finanzielle Auswirkungen ☐ ja ☒ nein

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

Veranschlagung

<input type="checkbox"/> im Finanzplan	<input type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, mit	Kostenträger/ Investitionscode Sachkonto
--	--	-------------------------------	----------------------------------	--

Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Einerseits erhöht die Herstellungspflicht von Stellplätzen den Grad der Flächenversiegelung und kann bei hohen Richtzahlen den motorisierten Individualverkehr fördern. Andererseits weist die Richtzahlentabelle jedoch größtenteils mittlere Richtzahlen im Vergleich zu den empfohlenen Spannen des Leitfadens auf. Zudem wird der öffentliche Raum vom ruhenden Verkehr entlastet, wodurch der Verkehrsfluss verbessert wird. Dadurch werden auch der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr attraktiver. Darüber hinaus werden erstmals verbindlich Fahrradabstellplätze gefordert und der kommunale Satzungsentwurf setzt einige Anreize zum Umstieg auf andere Verkehrsträger. Eine belegbare Aussage ist aufgrund des komplexen Sachverhalts und des indirekten Einflusses der Satzung auf den Verkehr im öffentlichen Raum daher nicht möglich.			

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.

Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen

Der Rat der Universitätsstadt Siegen hat in seiner Sitzung am 14.09.2022 aufgrund der §§ 48 Abs. 1, 89 Abs. 1 Nr. 4, 5 und 7 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14.09.2021 (GV. NRW. S. 1086) und des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. 1994, S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 01.12.2021 (GV. NRW. S. 1353), folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Geltungsbereich

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Universitätsstadt Siegen. Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

§ 2

Herstellungspflicht und Begriffe

- (1) Bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, sind notwendige Stellplätze (im Folgenden „Stellplätze“) und notwendige Abstellplätze für Fahrräder (im Folgenden „Fahrradabstellplätze“) in ausreichender Anzahl herzustellen.
- (2) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen und sonstigen Anlagen fertigzustellen. ²Stellplätze und Fahrradabstellplätze können auch in Form von Garagen nachgewiesen werden. ³Die notwendigen Stellplätze dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden.
- (3) Für Stellplätze, deren Nutzung Menschen mit Behinderung vorbehalten ist, gilt ausschließlich die Rechtsverordnung gemäß § 49 Bauordnung NRW. §§ 13, 88 Sonderbauverordnung NRW bleiben unberührt.

§ 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

- (1) ¹Die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich aus der Anlage Nr. 1 zu dieser Satzung und den nachfolgenden Regelungen. ²Besteht tatsächlich ein geringerer oder höherer Bedarf an Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen als die Richtzahlentabelle in Anlage Nr. 1 vorgibt, legt die Bauherrschaft dies anhand einer begründeten Einzelfallberechnung dar. ³Besteht aus Sicht der Bauaufsichtsbehörde ein geringerer oder höherer Bedarf, teilt sie dies unter Angabe der maßgeblichen Gründe der Bauherrschaft mit und fordert sie auf, eine begründete Einzelfallberechnung vorzulegen. ⁴Die Anwendung eines aus der Einzelfallbetrachtung hervorgehenden Stellplatzansatzes sowie möglicher Abweichungen obliegt der Universitätsstadt Siegen.
- (2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage Nr. 1 nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage Nr. 1 für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen.
- (3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung sichergestellt ist. Eine solche wechselseitige Benutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der Stellplätze und der Fahrradabstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig.

- (4) Stellplätze müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein. Nur bei Wohngebäuden der Ziffer 1.1 der Anlage Nr. 1 zu dieser Satzung sind zwei hintereinander liegende Stellplätze zulässig, sofern diese eindeutig der gleichen Wohneinheit zugeordnet werden.
- (5) Werden in einem vor dem Inkrafttreten der Satzung fertiggestellten Gebäude
1. in Folge einer Nutzungsänderung oder
 2. durch Ausbau und/oder Neubau des Dachgeschosses
- erstmalig oder zusätzlich Wohnungen geschaffen, so brauchen Stellplätze und/oder Fahrradabstellplätze nicht hergestellt zu werden, soweit die Herstellung von Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. In diesem Fall ist ein Nachweis seitens der Bauherrschaft verpflichtend.
- (6) Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist kaufmännisch auf ganze Zahlen ab- oder aufzurunden. Gerundet wird dabei nach einer eventuellen Reduzierung nach Maßgabe der folgenden Absätze.
- (7) Die Anzahl herzustellender Stellplätze kann nach Lage und Qualität der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr unter den in Anlage Nr. 2 genannten Voraussetzungen um bis zu 30 % reduziert werden. Der verpflichtende Nachweis der Voraussetzungen zur Reduzierung ist seitens der Bauherrschaft zu erbringen.
- (8) Bis zu 25 % der Stellplätze, maximal jedoch 25 Stellplätze, können durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für je einen ganzen Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen.
- (9) ¹Die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze kann durch besondere Mobilitätsmaßnahmen gemäß der Anlage Nr. 3 für besondere Maßnahmen zu dieser Satzung um maximal 20 % ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach Abs. 1 mehr als 5 Stellplätze notwendig sind. ²Bei Vorhaben in Gebietszone 1 ist eine Aussetzung ebenfalls bei bis zu 5 Stellplätzen möglich. ³Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern. ⁴Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf dieses Zeitraums insoweit als erfüllt. ⁵Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. ⁶Der Widerruf der Aussetzung aufgrund der Nichtvorhaltung der vereinbarten besonderen Maßnahmen oder der Nichteinhaltung der Nachweispflicht zieht eine nachträgliche Herstellungs- oder Ablösepflicht nach sich. ⁷Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag.

§ 4

Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

- (1) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in zumutbarer Entfernung, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. ²Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 m, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 m. ³Bei notwendigen Fahrradabstellplätzen darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 m betragen. ⁴Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.

- (2) Stellplätze müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und Lärm oder Gerüche das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht über das zumutbare Maß hinaus stören.
- (3) Stellplätze sind gemäß § 125 der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO) vom 02.12.2016 in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.
- (4) Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen dürfen an der öffentlichen Verkehrsfläche maximal 3,50 m breit sein. Unter Berücksichtigung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs kann mit allen an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Breiten der Zu- und Abfahrten in der Summe auf maximal 7,50 m abgewichen werden, wenn diese maximal 50 % der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Verkehrsfläche ausmachen.
- (5) Auf die Anforderungen an eine gebäudeintegrierte Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in der jeweils gültigen Fassung wird verwiesen.
- (6) ¹Werden auf einem Grundstück mehr als vier Stellplätze geschaffen, ist für je fünf Stellplätze mindestens ein standortgerechter Laubbaum und dem Standort entsprechender Wuchs innerhalb der Stellplatzfläche zu pflanzen. ²Die Pflanzorte sind so zu wählen, dass durch die Bäume der Eindruck der befestigten Grundstücksfläche abgemildert wird. ³Die Bäume sind wie folgt fachgerecht zu pflanzen und zu unterhalten: ⁴Laubbaum 1. Ordnung mit Hochstamm, Stammumfang 16-18 cm und Drahtballierung oder vergleichbar. ⁵Reine Kugelformen sind ausgeschlossen. ⁶Sie sind bei Verlust durch gleichwertige Neupflanzungen zu ersetzen. ⁷Auf die Richtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e.V. und DIN Norm Nr. 18916 wird verwiesen.
- (7) Fahrradabstellplätze müssen
1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein,
 2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
 3. einzeln leicht zugänglich sein und
 4. eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.

Fahrradabstellplätze dürfen nur in Ausnahmefällen in den nach § 47 Abs. 4 Bauordnung NRW definierten Abstellflächen nachgewiesen werden.

- (8) Jeder 13. Fahrradabstellplatz muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern bzw. Lastenfahrrädern geeignet sein.
- (9) ¹Bei einer Anzahl von 10 oder mehr Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 2 Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrrädern vorzusehen. ²Ab einer Anzahl von 20 Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 25 % der herzustellenden Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrrädern vorzusehen. ³§ 3 Abs. 6 gilt entsprechend.

§ 5

Ablösung

- (1) ¹Auf die Herstellung notwendiger Stellplätze kann seitens der Universitätsstadt Siegen verzichtet werden,
1. wenn ihre Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist oder,
 2. wenn ihre Herstellung aus städtebaulichen Gründen untersagt ist oder,

3. wenn und soweit nicht im Einzelfall wegen der Anzahl der Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist.

²Die zur Herstellung Verpflichteten zahlen in diesem Falle einen Geldbetrag zur Ablösung an die Universitätsstadt Siegen nach Maßgabe der folgenden Absätze. ³Fahrradabstellplätze sind nicht ablösefähig.

- (2) ¹Es sind maximal 50 % der Stellplätze, höchstens aber 50 Stellplätze, ablösefähig. ²Insgesamt darf die Anzahl der Stellplätze durch Aussetzung, Ablöse und Ersatz durch Fahrradabstellplätze maximal um 50 % reduziert werden. ³Es sind nur ganze Stellplätze ablösefähig.

- (3) ¹Für die Heranziehung zur Zahlung eines Geldbetrages gemäß Abs. 1 wird das Gebiet der Universitätsstadt Siegen in folgende Gebietszonen gegliedert und wie folgt allgemein umschrieben:

²Gebietszone I umfasst

- den Bereich der historischen Altstadt sowie
- unmittelbar angrenzende Bereiche, die der Altstadt zugeordnet werden können.

³Gebietszone II umfasst

- a) den Stadtteil Siegen-Mitte im Bereich der Innenstadt (Unterstadt) sowie
- b) die Stadtteilzentren Weidenau und Geisweid.

⁴Gebietszone III umfasst

- den Bereich bandartig entlang der Hauptverkehrsstraßen Weidenauer Straße, Hagener Straße, Sandstraße, Koblenzer Straße, Spandauer Straße, Frankfurter Straße, Leimbachstraße (je ausschließlich der Zonen I und II) sowie
- die Stadtteilzentren Seelbach, Kaan-Marienborn, Eiserfeld und Niederschelden.

⁵Gebietszone IV umfasst

- in Eiserfeld den Bereich bandartig entlang der Freiengründer Straße bis zur Trinitatiskirche einschließlich Marktplatz,
- den Bereich Eiserfeld-Eisenhut entlang der Eiserfelder Straße unter Einschluss des IHW-Parks,
- in Weidenau den Bereich „Auf den Hütten“ sowie
- in Geisweid den Bereich „Birlenbacher Hütte“.

⁶Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet.

⁷Die genauen Grenzen der Gebietszonen sind in den als Bestandteil dieser Satzung beigegeführten Plänen (Anlage Nr. 4) dargestellt. ⁸Die Gebietszone I ist in der Originalfassung in der Farbe „gelb“, die Gebietszone II a in der Farbe „dunkelblau“, die Gebietszone II b in der Farbe „hellblau“, die Gebietszone III in der Farbe „orange“ und die Gebietszone IV in der Farbe „grün“ dargestellt. ⁹Die Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet und hat keine farbliche Kennzeichnung.

- (4) Der Geldbetrag je Stellplatz wird

1. in Gebietszone I auf	5.290,00 €
2. in Gebietszone II	
a. im Stadtteil Siegen-Mitte im Bereich der Innenstadt (Unterstadt) auf	9.380,00 €
b. in den Stadtteilzentren Weidenau und Geisweid auf	4.050,00 €
3. in Gebietszone III auf	3.720,00 €
4. in Gebietszone IV auf	3.070,00 €
5. in Gebietszone V auf	3.550,00 €

festgelegt. Maßgebend für die Zuordnung zu einer Gebietszone ist die Lage des Grundstücks, auf dem das Vorhaben, das die Stellplatzpflicht auslöst, durchgeführt werden soll.

- (5) Einmal geleistete Ausgleichsbeträge aus vorherigen Nutzungen sind dem Grundstück zuzurechnen.
- (6) ¹Über die Möglichkeit der Ablösung entscheidet die Universitätsstadt Siegen auf Antrag. ²Die Ablösung lässt Rechte hinsichtlich Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen, die mit den Beträgen geschaffen werden, nicht entstehen. ³Ein Anspruch auf Ablöse besteht nicht.

§ 6

Abweichungen

Abweichungen von dieser Satzung können in begründeten Ausnahmefällen gemäß § 69 Bauordnung NRW 2018 zugelassen werden, wenn sie mit der Zielsetzung der Satzung vereinbar sind. Über die Zulässigkeit von Abweichungen, gegebenenfalls einschließlich der Nachweispflicht durch Gutachten, entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

§ 7

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 Bauordnung NRW handelt, wer
1. entgegen § 2 Abs. 1 die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen Anlage vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Stellplatzbedarf oder Mehrbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt zu haben oder
 2. die Verpflichtung nach § 4 Abs. 6 zur Baumpflanzung und -unterhaltung nicht einhält.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 20.000 Euro geahndet werden.

§ 8

Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt am 01.10.2022 in Kraft. Gleichzeitig tritt die „Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und die Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung (BauO NW)“ (Ordnungsziffer 63.010, Ratsbeschluss vom 05.02.2003) außer Kraft.
- (2) Bei Vorhaben, bei denen das bauaufsichtliche Verfahren vor dem Inkrafttreten dieser Satzung eingeleitet worden ist oder bei denen bereits ein noch gültiger, rechtswirksamer Vorbescheid erteilt wurde, gilt das neue Recht nur, soweit es für die Bauherrschaft günstigere Regelungen enthält. Ausgenommen sind Verlängerungen der Gültigkeit gemäß § 77 Abs. 1 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen nach Inkrafttreten dieser Satzung.

(Ort, Datum, Siegel) (Bürgermeister)

Anlage Nr. 1 zu § 3: Richtzahlentabelle

Abkürzungsverzeichnis:

WE Wohneinheit
Stpl. Notwendiger Stellplatz
Abstpl. Notwendiger Abstellplatz

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder ¹
1	Wohngebäude und Wohnheime		
1.1	Ein- und Zweifamilienhäuser	1,5 je WE	Kein Nachweis erforderlich, bei Bedarf 2 Abstpl. je WE
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)	1,3 je WE	1,5 Abstpl. je WE
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Stpl. je 10 Betten, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 3 Betten, davon 10 % Besucheranteil
1.4	Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderung	1 Stpl. je 8 Betten, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 20 Betten, mindestens 3 Abstpl. davon 10 % Besucheranteil
1.5	Studierenden- und sonstige Wohnheime	1 Stpl. je 5 Betten, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 1 Bett, davon 10 % Besucheranteil
2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen		
2.1	Büro- und Verwaltungsgebäude allgemein	1 Stpl. je 35 m ² Nutzfläche, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 35 m ² Nutzfläche, davon 10 % Besucheranteil
2.2	Räume mit erheblichem Besucher/innenverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o. ä.)	1 Stpl. je 25 m ² Nutzfläche, jedoch mindestens 3 Stpl., davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 25 m ² Nutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
3	Verkaufsstätten		
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m ² Verkaufsfläche	1 Stpl. je 40 m ² Verkaufsnutzfläche, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 40 m ² Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
3.2	Verkaufsstätten mit mehr als 800 m ² Verkaufsfläche	1 Stpl. je 20 m ² Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 50 m ² Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
3.3	Verkaufsstätten mit großen Ausstellungsflächen (z. B. Autohäuser, Möbelhäuser etc.)	1 Stpl. je 75 m ² Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 150 m ² Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
4	Versammlungsstätten außer Sportstätten, Kirchen		
4.1	Versammlungsstätten	1 Stpl. je 5 Sitzplätze, davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 25 Sitzplätze, davon 90 % Besucheranteil
4.2	Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen	1 Stpl. je 20 Plätze, davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 25 Plätze, davon 90 % Besucheranteil
5	Sportstätten		
5.1	Sportplätze	1 Stpl. je 250 m ² Sportplatzfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 Abstpl. je 250 m ² Sportplatzfläche, zusätzlich 1 Abstpl. je 15 Besucherplätze
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 Stpl. je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 Abstpl. je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Abstpl. je 15 Besucherplätze
5.3	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stpl. je 200 m ² Grundstücksfläche	1 Abstpl. je 100 m ² Grundstücksfläche

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder¹
5.4	Hallenbäder	1 Stpl. je 5 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 Abstpl. je 5 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Abstpl. je 10 Besucherplätze
5.5	Reitanlagen	1 Stpl. je 3 Pferdeeinstellplätze	1 Abstpl. je 3 Pferdeeinstellplätze
5.6	Fitnesscenter	1 Stpl. je 15 m ² Sportfläche, davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 15 m ² Sportfläche, davon 90 % Besucheranteil
5.7	Tennisanlagen	2 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 Abstpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Abstpl. je 20 Besucherplätze
5.8	Bootshäuser und Bootslegeplätze	1 Stpl. je 5 Boote	1 Abstpl. je 2 Boote
6	Gaststätten, Vergnügungsstätten und Beherbergungsbetriebe		
6.1	Gaststätten	1 Stpl. je 10 m ² Gastraum, davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 10 m ² Gastraum, davon 80 % Besucheranteil
6.2	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je 4 Betten, davon 75 % Besucheranteil, für zugehörigen Restaurationsbetrieb zusätzlich Stpl. nach Nr. 6.1	1 Abstpl. je 10 Betten, mindestens 2 Abstpl., davon 75 % Besucheranteil; für zugehörigen Restaurationsbetrieb zusätzlich Stpl. nach Nr. 6.1
6.3	Tanzlokale, Diskotheken	1 Stpl. je 6 m ² Gastraum, davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 6 m ² Gastraum, davon 90 % Besucheranteil
6.4	Jugendherbergen	1 Stpl. je 10 Betten, davon 25 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 7 Betten, davon 90 % Besucheranteil
6.5	Sonstige Vergnügungsstätten	1 Stpl. je 20 m ² Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stpl.	1 Abstpl. je 15 m ² Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Abstpl.
7	Krankenhäuser und Kliniken		
7.1	Universitätskliniken und ähnliche Lehrkrankenhäuser	1 Stpl. je 3 Betten, zusätzlich Stellplätze nach 2.2, davon 50 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 15 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2, davon 20 % Besucheranteil
7.2	Krankenhäuser, Kliniken und Kureinrichtungen	1 Stpl. je 4 Betten, zusätzlich Stellplätze nach 2.2, davon 60 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 25 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2, davon 20 % Besucheranteil
8	Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendförderung		
8.1	Kindergärten, Kindertagesstätten	1 Stpl. je 20 Kinder, jedoch mindestens 2 Stpl.	1 Abstpl. je 10 Kinder, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 50 % Besucheranteil
8.2	Grundschulen	1 Stpl. je 30 Schüler	1 Abstpl. je 4 Schüler, davon 10 % Besucheranteil
8.3	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stpl. je 25 Schüler, zusätzlich 1 Stpl. je 5–10 Schüler ab 18 Jahren	1 Abstpl. je 2 Schüler, davon 5 % Besucheranteil
8.4	Förderschulen	1 Stpl. je 15 Schüler	1 Abstpl. je 10 Schüler, davon 25 % Besucheranteil
8.5	Fachhochschulen, Universitäten	1 Stpl. je 10 Studierende	1 Abstpl. je 6 Studierende, davon 20 % Besucheranteil
8.6	Sonstige Fortbildungseinrichtungen	1 Stpl. je 6 Teilnehmerplätze	1 Abstpl. je 4 Teilnehmerplätze, davon 10 % Besucheranteil
8.7	Jugendzentren	1 Stpl. je 150 m ² Nutzfläche	1 Abstpl. je 15 m ² Nutzfläche, davon 90 % Besucheranteil
9	Gewerbliche Anlagen		
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 Stpl. je 70 m ² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 70 m ² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stpl. je 100 m ² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 100 m ² Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder¹
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	6 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand	1 Abstpl. je 6 Wartungs- oder Reparaturstände, mindestens 3 Abstpl.
9.4	Tankstellen	2 Stpl.; mit Verkaufsstätte zusätzlich Stpl. nach 3.1	1 Abstpl.; mit Verkaufsstätte zusätzlich Abstpl. nach 3.1
10	Verschiedenes		
10.1	Kleingartenanlagen	1 Stpl. je 3 Kleingärten	1 Abstpl. je 2 Kleingärten, davon 90 % Besucheranteil
10.2	Begräbnisstätten (z. B. Friedhöfe)	1 Stpl. je 2.000 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stpl.	1 Abstpl. je 1.500 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 2 Abstpl. je Eingang, davon 90 % Besucheranteil
10.3	Sonnenstudios	1 Stpl. je 4 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 4 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 90 % Besucheranteil
10.4	Waschsalons	1 Stpl. je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 90 % Besucheranteil
10.5	Museen und Ausstellungsgebäude	1 Stpl. je 200 m ² Ausstellungsfläche, davon 80 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 100 m ² Ausstellungsfläche, mindestens 5 Abstpl., davon 80 % Besucheranteil

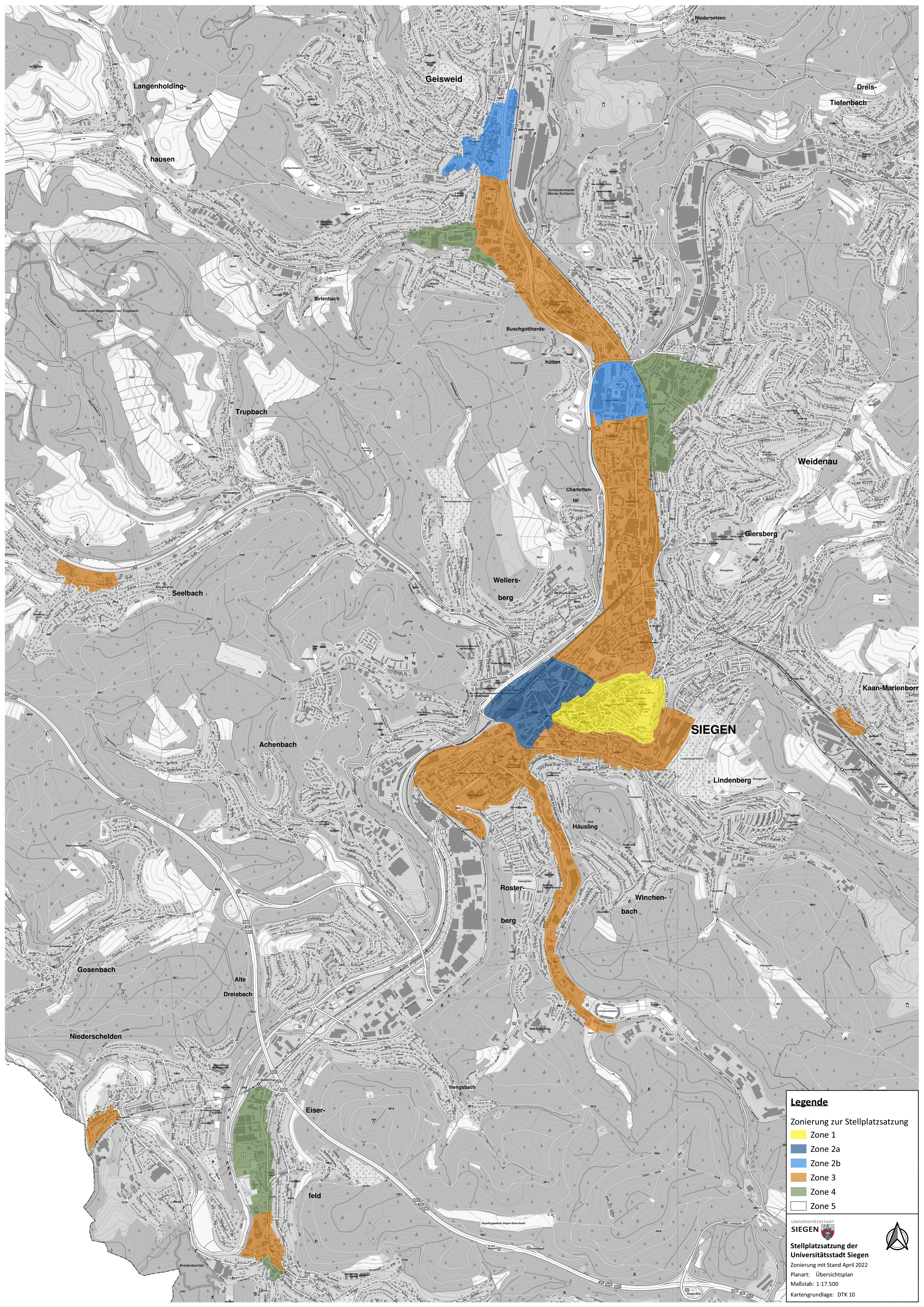
¹Ein Anteil von 10 % der Fahrradabstellplätze kann für Lastenräder/Kinderanhänger vorgesehen werden.

Anlage Nr. 2 zu § 3: Reduzierung nach Lage und Qualität der ÖPNV-Anbindung

Anbindungs- qualität	ÖV-Qualität (Bus und Bahn)	Minderung für Zonen I-III	Minderung für Zonen IV-V
gut	<ul style="list-style-type: none"> durchschnittliche Bedienung der Haltestelle von Montag bis Freitag zwischen 6 und 19 Uhr außerhalb der Schulferien mindestens im 15-Minuten-Takt (entspricht mindestens vier Bushalten pro Stunde) mindestens eine Linie fährt regelmäßig (mindestens im 60-Minuten-Takt) einen ZOB an maximaler Laufweg zur Haltestelle: 300 m 	30 %	20 %
einfach	<ul style="list-style-type: none"> durchschnittliche Bedienung der Haltestelle von Montag bis Freitag zwischen 6 und 19 Uhr außerhalb der Schulferien mindestens im 30-Minuten-Takt (entspricht mindestens zwei Bushalten pro Stunde) mindestens eine Linie fährt regelmäßig (mindestens im 60-Minuten-Takt) einen ZOB an maximale Laufweg zur Haltestelle: 300 m 	15 %	10 %

Anlage Nr. 3 zu § 3: Besondere Maßnahmen zur Aussetzung der herzustellenden Stellplätze

Nr.	Maßnahme zur Verringerung des Kfz-Verkehrs	Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze
1	ÖPNV-Vergünstigungen Job-Ticket, Semester-Ticket, Quartiers-Ticket	5 %
2	Förderung Car-Sharing Vorhalten einer Car-Sharing-Station oder Angebot einer Plattform für Car-Pooling	10 %
3	Förderung Fahrradverleihsystem Vorhalten einer öffentlich zugänglichen Fahrradverleihstation auf dem Baugrundstück, Vergünstigungen für Bewohnende/Nutzende	5 %



Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5



**Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen**

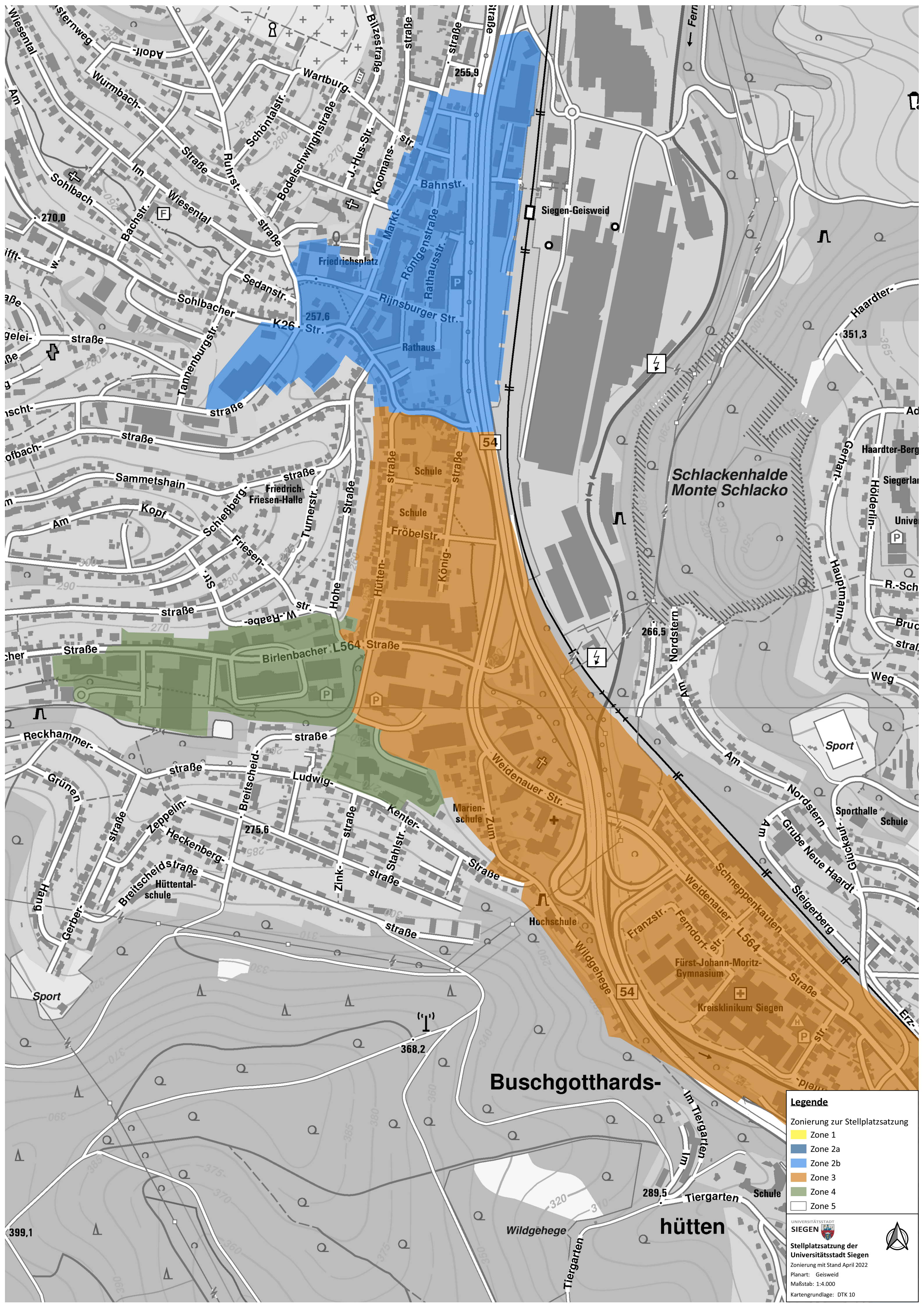
Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Übersichtsplan

Maßstab: 1:17.500

Kartengrundlage: DTK 10

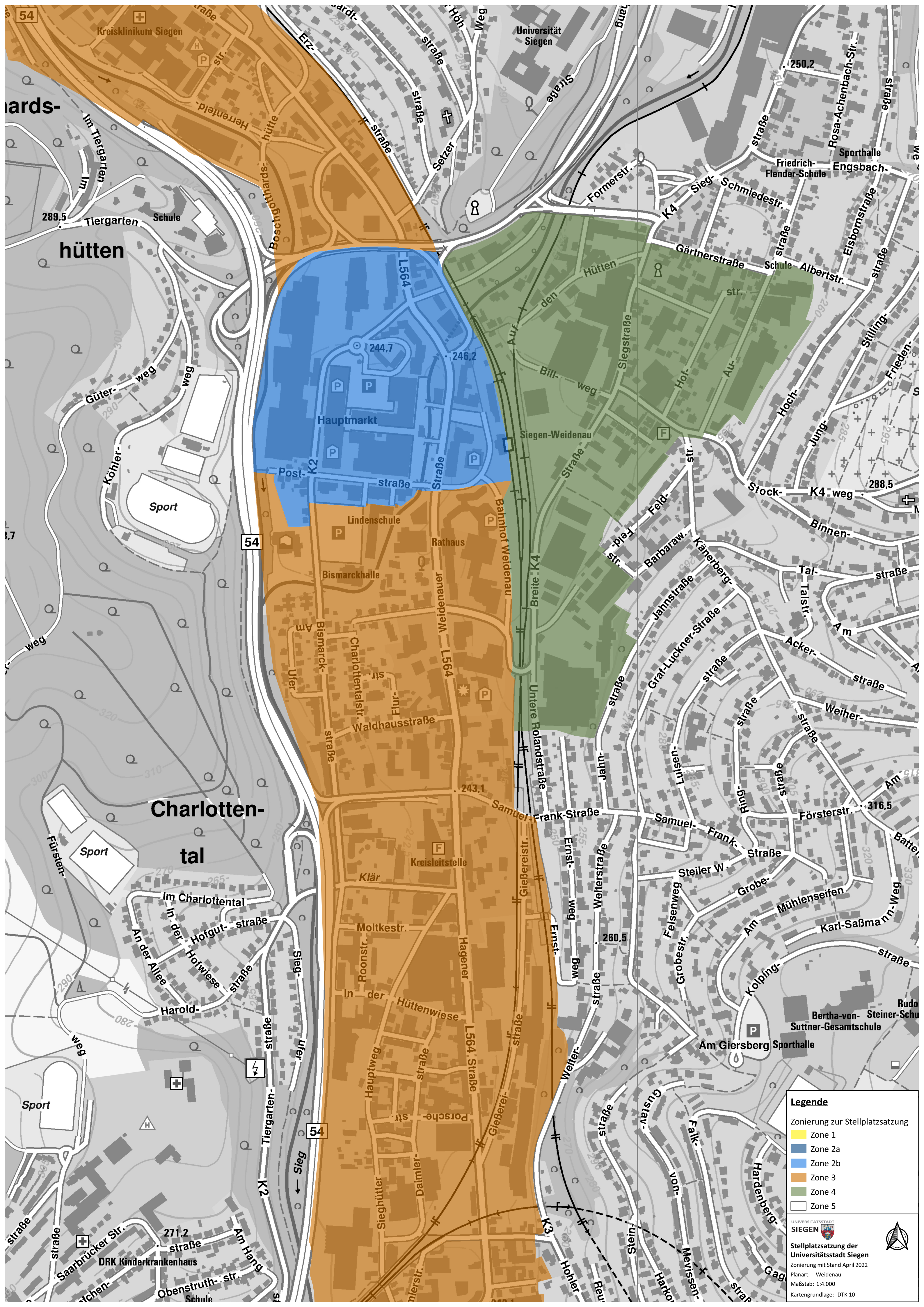





Legende


Zonierung zur Stellplatzsatzung

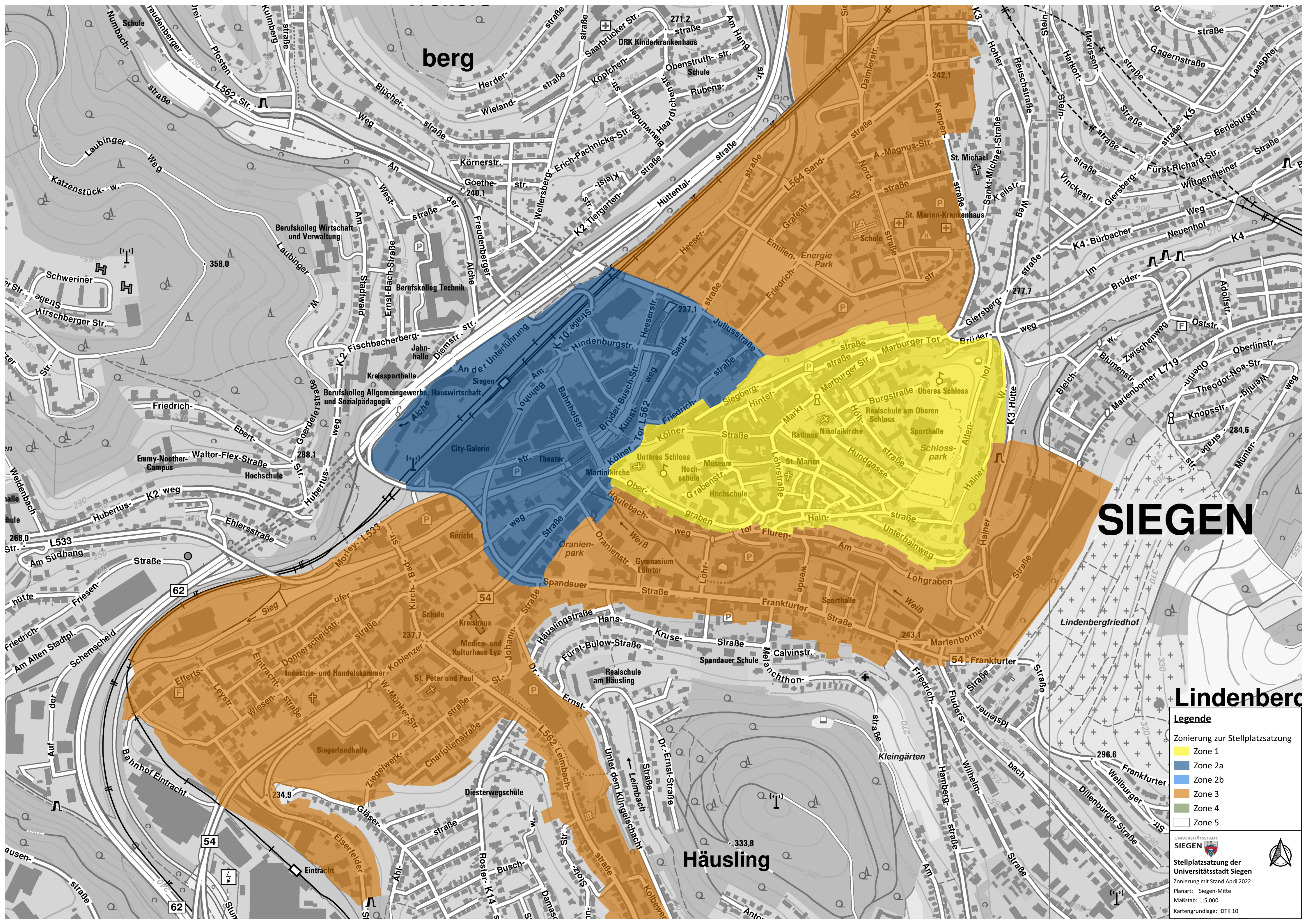
- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5



Legende
Zonierung zur Stellplatzsatzung
Zone 1
Zone 2a
Zone 2b
Zone 3
Zone 4
Zone 5

**UNIVERSITÄTSTADT SIEGEN**
Stellplatzsatzung der
Universität Stadt Siegen
Zonierung mit Stand April 2022
Planart: Weidenau
Maßstab: 1:4.000
Kartengrundlage: DTK 10





SIEGEN

Lindenberg

Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5

UNIVERSITÄTSSTADT
SIEGEN

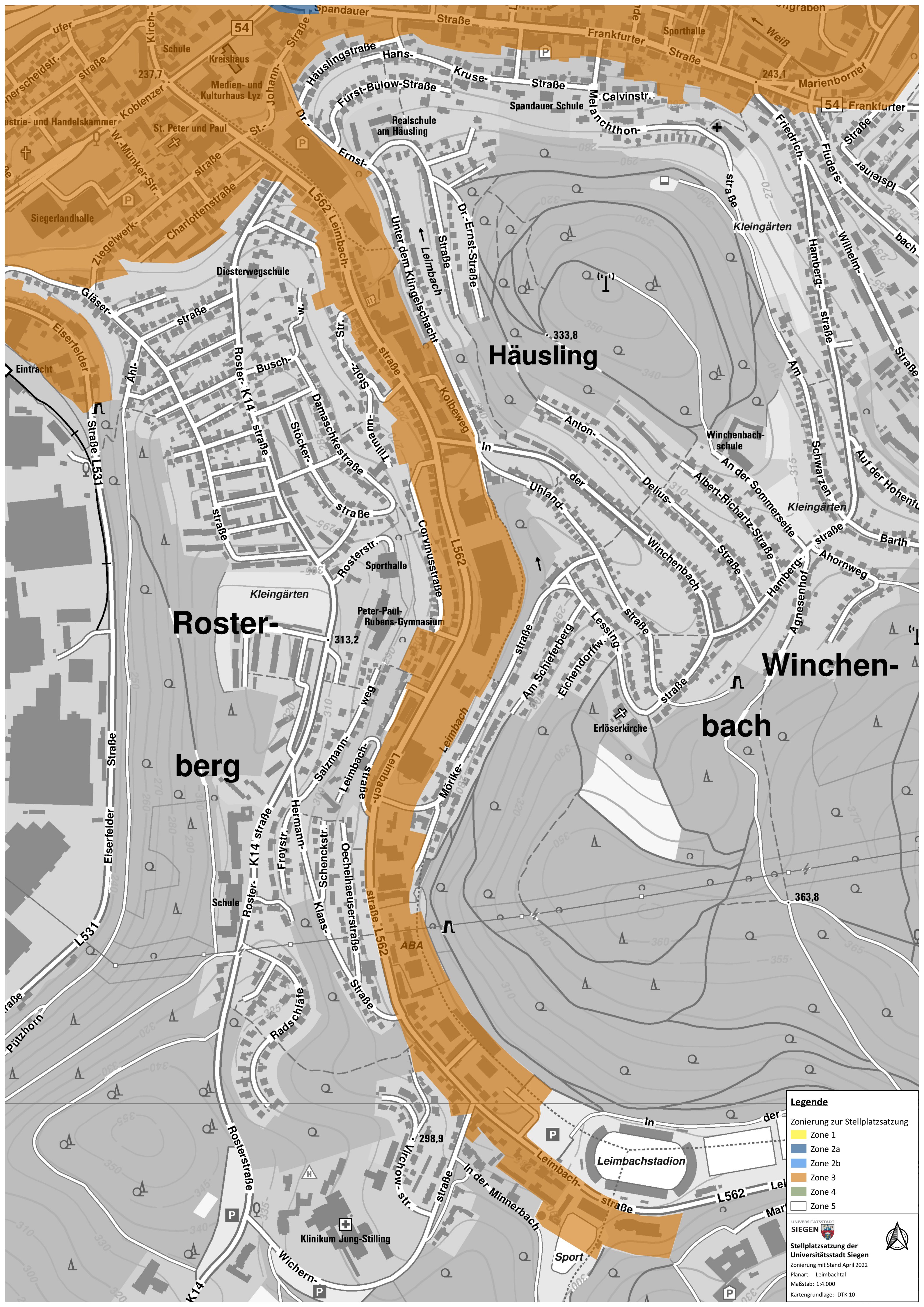
**Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen**

Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Siegen-Mitte

Maßstab: 1:5.000

Kartengrundlage: DTK 10



Roster-

berg

Häusling

Winchen-
bach

Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

Zone 1

Zone 2a

Zone 2b

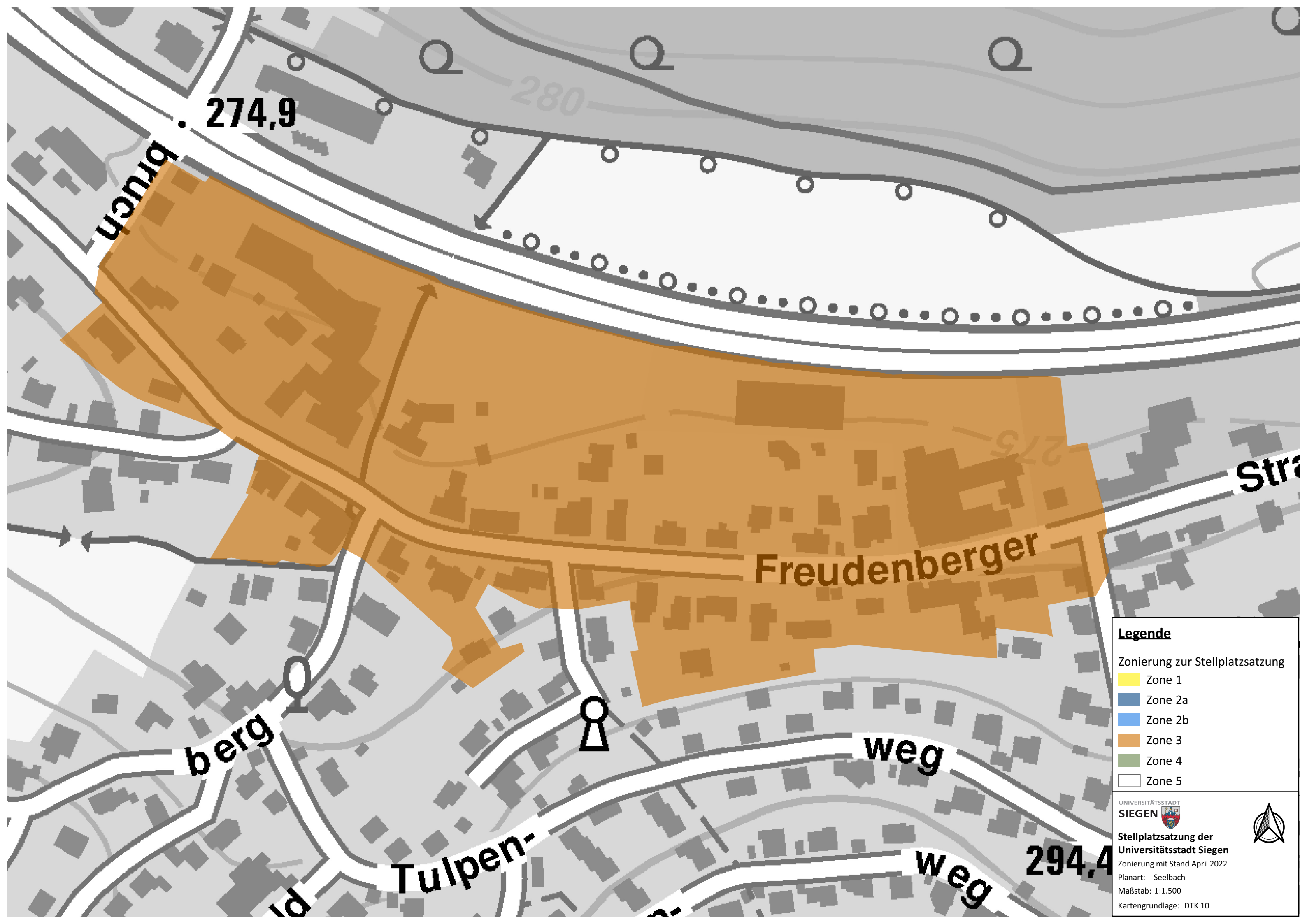
Zone 3

Zone 4

Zone 5

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen
Zonierung mit Stand April 2022
Planart: Leimbachtal
Maßstab: 1:4.000
Kartengrundlage: DTK 10



Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5



**Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen**

Zonierung mit Stand April 2022
Planart: Seelbach
Maßstab: 1:1.500
Kartengrundlage: DTK 10





Hauptstr.

Am Wochenmarkt

Rehbachstr.

254,7

Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5



**Stellplatzsatzung der
Universitätsstadt Siegen**

Zonierung mit Stand April 2022

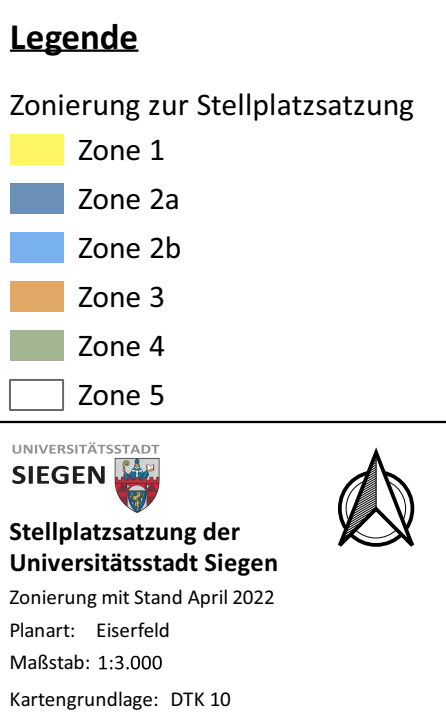
Planart: Kaan-Marienborn

Maßstab: 1:1.000

Kartengrundlage: DTK 10







Satzungstext

§ 1

Geltungsbereich

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Universitätsstadt Siegen. Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

§ 2

Herstellungspflicht und Begriffe

(1) Bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, sind notwendige Stellplätze (im Folgenden „Stellplätze“) und notwendige Abstellplätze für Fahrräder (im Folgenden „Fahrradabstellplätze“) in ausreichender Anzahl herzustellen.

(2) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen und sonstigen Anlagen fertigzustellen. ²Stellplätze und Fahrradabstellplätze können auch in Form von Garagen nachgewiesen werden. ³Die notwendigen Stellplätze dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden.

(3) Für Stellplätze, deren Nutzung Menschen mit Behinderung vorbehalten ist, gilt ausschließlich die Rechtsverordnung gemäß § 49 Bauordnung NRW. §§ 13, 88 Sonderbauverordnung NRW bleiben unberührt.

Erläuterungen

Zu § 1

Geltungsbereich

§ 1 beschreibt den Gegenstand der Satzung. Sie regelt die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätzen für Fahrräder im gesamten Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen. In bestehenden oder zukünftigen Bebauungsplänen und anderen Satzungen können abweichende Festsetzungen getroffen werden.

Zu § 2

Herstellungspflicht und Begriffe

In Abs. 1 wird der sachliche Anwendungsbereich der Satzung definiert, der die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder begründet.

Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge werden zur besseren Lesbarkeit im weiteren Verlauf als „Stellplätze“ und notwendige Abstellplätze für Fahrräder als „Fahrradabstellplätze“ bezeichnet. Die Notwendigkeit der Herstellungspflicht bleibt von dieser Wortwahl unberührt.

Eine wesentliche Nutzungsänderung liegt vor, wenn eine neue Nutzung aufgenommen wird, die nach der Verkehrsanschauung von der bisherigen Nutzung grundsätzlich verschieden ist und zusätzliche Stellplatzbedürfnisse auslöst.

Abs. 2 definiert den Zeitpunkt, zu dem Stellplätze und Fahrradabstellplätze fertiggestellt sein müssen. Bei genehmigungspflichtigen Vorhaben ist dies i. d. R. der Zeitpunkt der Anzeige der Baufertigstellung, spätestens jedoch zur Nutzungsaufnahme des Vorhabens.

Carports (als überdachte Stellplätze) werden ebenso wie Garagen als Stellplatz anerkannt. Somit gelten die Regelungen dieser Satzung ebenso für Garagen und Carports.

Diese sind nach Satz 3 nur als solche zum Abstellen von Kraftfahrzeugen zu nutzen.

Nach Abs. 3 sind die Belange von Behinderten bei der Errichtung von Stellplätzen angemessen zu berücksichtigen. Bestimmungen der Sonderbauverordnung NRW sind vorrangig zu behandeln.

§ 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

- (1) ¹Die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich aus der Anlage Nr. 1 zu dieser Satzung und den nachfolgenden Regelungen. ²Besteht tatsächlich ein geringerer oder höherer Bedarf an Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen als die Richtzahlentabelle in Anlage Nr. 1 vorgibt, legt die Bauherrschaft dies anhand einer begründeten Einzelfallberechnung dar. ³Besteht aus Sicht der Bauaufsichtsbehörde ein geringerer oder höherer Bedarf, teilt sie dies unter Angabe der maßgeblichen Gründe der Bauherrschaft mit und fordert sie auf, eine begründete Einzelfallberechnung vorzulegen. ⁴Die Anwendung eines aus der Einzelfallbetrachtung hervorgehenden Stellplatzansatzes sowie möglicher Abweichungen obliegt der Universitätsstadt Siegen.
- (2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage Nr. 1 nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage Nr. 1 für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen.
- (3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung sichergestellt ist. Eine solche wechselseitige Benutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der Stellplätze und der Fahrradabstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig.

Zu § 3

Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Abs. 1 regelt die Ermittlung der Anzahl von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in Abhängigkeit von der Nutzung der baulichen oder sonstigen Anlage gemäß Anlage Nr. 1. Die nutzungsorientierte Richtzahlentabelle bietet sowohl Planungssicherheit für die Bauherrschaft, Architektinnen und Architekten sowie Investorinnen und Investoren als auch Rechtssicherheit für die Universitätsstadt Siegen.

Die Richtzahlentabelle bietet eine Darstellung der häufigsten Nutzungen und kann daher nicht alle individuellen Stellplatzbedarfe abdecken. Für begründete Einzelfälle regeln die Sätze 2 und 3, dass die Bauherrschaft eine entsprechende Berechnung (z. B. durch ein Verkehrsgutachten) vorlegen oder die Universitätsstadt Siegen diese einfordern kann. Die Einzelfallberechnung ist in jedem Fall von der Bauherrschaft zu erbringen. Nach Satz 4 entscheidet die Universitätsstadt Siegen über die Anerkennung der Einzelfallberechnung.

Abs. 2 stellt klar, dass auch für Nutzungsarten, die nicht explizit in der Richtzahlentabelle aufgeführt sind, der Nachweis über Stellplätze und Fahrradabstellplätze zu erbringen ist. Für die Bedarfsberechnung sind Werte vergleichbarer Nutzungen heranzuziehen.

Abs. 3 reduziert die Anzahl an herzustellenden Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen bei Vorhaben mit unterschiedlichen Nutzungsarten auf das größte gleichzeitige Kraftfahrzeug- und Fahrradaufkommen. Eine wechselseitige Benutzung kann z. B. zu unterschiedlichen Wochentagen oder Tageszeiten erfolgen. Anlagen mit verschiedenen Nutzungen können beispielsweise Wohnen und gewerbliche Nutzungen sein. Die verpflichtende öffentlich-rechtliche Sicherung kann z. B. durch die Eintragung einer Bau-last gemäß § 85 Bauordnung NRW erfolgen. Hinsichtlich der zumutbaren Entfernung gilt § 4 Abs. 1 entsprechend.

- (4) Stellplätze müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein. Nur bei Wohngebäuden der Ziffer 1.1 der Anlage Nr. 1 zu dieser Satzung sind zwei hintereinander liegende Stellplätze zulässig, sofern diese eindeutig der gleichen Wohneinheit zugeordnet werden.

- (5) Werden in einem vor dem Inkrafttreten der Satzung fertiggestellten Gebäude
1. in Folge einer Nutzungsänderung oder
 2. durch Ausbau und/oder Neubau des Dachgeschosses
- erstmalig oder zusätzlich Wohnungen geschaffen, so brauchen Stellplätze und/oder Fahrradabstellplätze nicht hergestellt zu werden, soweit die Herstellung von Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. In diesem Fall ist ein Nachweis seitens der Bauherrschaft verpflichtend.

Stellplätze sind befestigte und häufig versiegelte Flächen, die die städtebauliche und ökologische Qualität mindern. Die Flächenversiegelung durch die Herstellung von Stellplätzen steht somit der Zielsetzung des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden entgegen. In Abwägung zwischen der Aufnahme des ruhenden Verkehrs außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen und der Versiegelung wird nach Abs. 4 die ohnehin vor Stellplätzen befindliche Verkehrsfläche unter den genannten Bedingungen als weiterer Stellplatz anerkannt.

Um eine hohe Wahrscheinlichkeit zu erreichen, dass es durch das Parken von Kraftfahrzeugen hintereinander nicht zu gegenseitigen Behinderungen und folglich geringerer Nutzung kommt, wird diese Möglichkeit auf zwei Kraftfahrzeuge beschränkt sowie nur für die Wohnraumnutzung der Ziffer 1.1 der Anlage Nr. 1 und nur dann eröffnet, wenn die beiden Stellplätze derselben Wohneinheit zugeordnet sind. Nur in diesem Fall ist davon auszugehen, dass alle dort wohnenden Personen bzw. Fahrzeugführende auch auf alle Kraftfahrzeuge zugreifen können. Es kann somit erwartet werden, dass die haushaltsinterne Abstimmung und damit das Abstellen in Reihe funktioniert.

Abs. 5 definiert zwei Ausnahmetatbestände für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums im Bestand – insbesondere in dicht bebauten Gebieten. Von der Herstellung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen kann abgesehen werden, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich oder technisch unmöglich machen. Unter großen Schwierigkeiten sind tatsächliche Hindernisse technischer oder auch kostentechnischer Art gemeint, die die Herstellung für Vorhabensträger unzumutbar machen. Hier ist die Frage der Verhältnismäßigkeit entscheidend.

Die Bauherrschaft hat diese Hindernisse nachzuweisen. Über die Anerkennung des Nachweises entscheidet die Universitätsstadt Siegen. Wird der Nachweis anerkannt, müssen die Stellplätze und Fahrradabstellplätze nicht abgelöst werden.

Über ähnliche Vorhaben der Schaffung von Wohnraum (z. B. durch Kellerausbau oder Wohnraumteilung) entscheidet die Universitätsstadt Siegen nach eigenem Ermessen.

(6) Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist kaufmännisch auf ganze Zahlen ab- oder aufzurunden. Gerundet wird dabei nach einer eventuellen Reduzierung nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(7) Die Anzahl herzustellender Stellplätze kann nach Lage und Qualität der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr unter den in Anlage Nr. 2 genannten Voraussetzungen um bis zu 30 % reduziert werden. Der verpflichtende Nachweis der Voraussetzungen zur Reduzierung ist seitens der Bauherrschaft zu erbringen.

(8) Bis zu 25 % der Stellplätze, maximal jedoch 25 Stellplätze, können durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für je einen ganzen Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen.

Die Ermittlung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfes erfolgt anhand der Richtzahlentabelle (Anlage Nr. 1) unter Einberechnung eventueller Reduzierungen rechnerisch mit Nachkommastellen. Eine Reduzierung ist durch

1. eine entsprechende Angebotsqualität des öffentlichen Personennahverkehrs (Abs. 7),
2. den Ersatz von Stellplätzen durch Fahrradabstellplätze (Abs. 8) und
3. Aussetzungen (Abs. 9)

möglich. Diese Reihenfolge ist für die Berechnung festgelegt.

Abschließend ist nach Abs. 6 bis einschließlich 0,4 abzurunden und ab 0,5 aufzurunden. Eine Beispielrechnung des Stellplatzbedarfes befindet sich im Anlage A dieser Erläuterungen.

Abs. 7 beschreibt die Möglichkeit, die Anzahl herzustellender Stellplätze zu reduzieren, wenn die in Anlage Nr. 2 definierten Voraussetzungen an die ÖPNV-Anbindungsqualität erfüllt werden. Diese Reduzierungsmöglichkeit wird zudem nach Gebietszonen unterschieden. Eine Reduzierung der Anzahl an Fahrradabstellplätzen ist nicht möglich. Zur Nachweispflicht siehe Erläuterungen zu Anlage Nr. 2.

Abs. 8 setzt einen freiwilligen Anreiz zur individuellen Förderung des Radverkehrs. Bis zu 25 % der Stellplätze können durch je vier zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Hierbei werden nur ganze Stellplätze berücksichtigt. Daher kann erst ab vier Stellplätzen einer durch vier zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Die zusätzlichen Fahrradabstellplätze sind den ohnehin für die jeweilige Nutzung nach Richtzahlentabelle (Anlage Nr. 1) herzustellenden Fahrradabstellplätzen hinzuzurechnen.

Um dem bei größeren Vorhaben mit vielen Stellplätzen voraussichtlich auftretendem Kraftfahrzeugverkehr zu begegnen, können absolut maximal 25 Stellplätze ersetzt werden. Das heißt, dass auch bei einem Stellplatzbedarf von mehr als 100 Stellplätzen höchstens 25 Stellplätze durch zusätzliche 100 Fahrradabstellplätze ersetzt werden können.

Die Anzahl an durch Fahrradabstellplätze ersetzbaren Stellplätzen ist in beigefügter Tabelle (Anlage B dieser Erläuterungen) ersichtlich. Aus dieser Tabelle wird auch ersichtlich, wie viele zusätzliche Fahrradabstellplätze hergestellt werden müssen und wie viele herzustellende Stellplätze verbleiben.

- (9) ¹Die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze kann durch besondere Mobilitätsmaßnahmen gemäß der Anlage Nr. 3 für besondere Maßnahmen zu dieser Satzung um maximal 20 % ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach Abs. 1 mehr als 5 Stellplätze notwendig sind. ²Bei Vorhaben in Gebietszone 1 ist eine Aussetzung ebenfalls bei bis zu 5 Stellplätzen möglich. ³Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern. ⁴Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf dieses Zeitraums insoweit als erfüllt. ⁵Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. ⁶Der Widerruf der Aussetzung aufgrund der Nichtvorhaltung der vereinbarten besonderen Maßnahmen oder der Nichteinhaltung der Nachweispflicht zieht eine nachträgliche Herstellungs- oder Ablösepflicht nach sich. ⁷Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag.

Abs. 9 beschreibt die Möglichkeit, bis zu 20 % der herzustellenden Stellplätze durch besondere, auf das Vorhaben bezogene Mobilitätsmaßnahmen nach Anlage Nr. 3 auszusetzen. Die Maßnahmen müssen dazu geeignet sein, einen abweichenden Bedarf an Stellplätzen zu rechtfertigen.

Es wird geregelt, dass Aussetzungen nur bei größeren Vorhaben mit mehr als fünf herzustellenden Stellplätzen möglich sind. Ausgenommen ist hierbei Gebietszone 1 (Oberstadt), da diese den dicht bebauten Bereich der historischen Altstadt umfasst. Die Ausnahme von der Mindestanzahl der Stellplätze für eine Aussetzung ist mit einer Reduzierung des Kraftfahrzeugaufkommens auf den vergleichsweise engen Verkehrsflächen zu rechtfertigen.

Eine öffentlich-rechtliche Sicherung kann beispielsweise durch Eintragung einer Baulast gemäß § 85 Bauordnung NRW erfolgen.

Werden die zur Aussetzung herangezogenen Mobilitätsmaßnahmen (auch nach Erteilung der Baugenehmigung) nicht mehr vorgehalten, wird die Aussetzung widerrufen. Dann sind die ausgesetzten Stellplätze herzustellen oder abzulösen. Eine Ablösung ist auch dann nur gemäß § 5 dieser Satzung möglich.

Der Nachweis (z. B. mittels Verkehrsgutachten) der in der Anlage dargestellten Aussetzungstatbestände ist verpflichtend und auch nach Baugenehmigung auf Verlangen der Universitätsstadt Siegen zu erbringen. Über die Anerkennung des Nachweises entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

§ 4

Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

- (1) ¹Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in zumutbarer Entfernung, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. ²Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 m, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 m. ³Bei notwendigen Fahrradabstellplätzen darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 m betragen. ⁴Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.

- (2) Stellplätze müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und Lärm oder Gerüche das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht über das zumutbare Maß hinaus stören.

- (3) Stellplätze sind gemäß § 125 der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO) vom 02.12.2016 in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.

- (4) Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen dürfen an der öffentlichen Verkehrsfläche maximal 3,50 m breit sein. Unter Berücksichtigung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs kann mit allen an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Breiten der Zu- und Abfahrten in der Summe auf maximal 7,50 m abgewichen werden, wenn diese maximal 50 % der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Verkehrsfläche ausmachen.

Zu § 4

Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

Nach Abs. 1 sollen Stellplätze und Fahrradabstellplätze außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen zunächst auf dem Baugrundstück selbst hergerichtet werden. Sollte dies nicht möglich sein, können Stellplätze und Fahrradabstellplätze auf einem Grundstück in näherer Umgebung hergestellt werden. Voraussetzung ist in diesem Fall eine öffentlich-rechtliche Sicherung, z. B. per Baulast gemäß § 85 Bauordnung NRW.

Da i. d. R. sehr nah am Zielort geparkt wird, wird je nach Nutzung und Fortbewegungsmittel eine zumutbare Entfernung festgelegt, die ein Stellplatz bzw. Fahrradabstellplatz zur Anlage, die die Stellplatzpflicht auslöst, höchstens aufweisen darf.

Satz 4 regelt den Fall, dass die Universitätsstadt Siegen aus verkehrlichen Gründen die Herstellung der Stellplätze auf einem bestimmten Grundstück anordnen kann.

Abs. 2 regelt die nachbarschaftsverträglichen Mindestanforderungen an alle Stellplätze hinsichtlich der gegenseitigen Rücksichtnahme. Diese gelten auch für Stellplätze, die freiwillig, zusätzlich zur geforderten Anzahl herzustellender Stellplätze errichtet werden.

Abs. 3 verweist bezüglich der Anforderungen (u. a. Größe und Maße von Stellplätzen, Fahrgassen, Zu- und Abfahrten sowie Rampen) auf die Sonderbauverordnung NRW.

Abs. 4 legt aus Gründen der Verkehrssicherheit die maximale Breite von Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen fest. Diese gilt gleichermaßen für Zu- und Abfahrten von Garagen und Carports. Mit dieser Regelung wird verhindert, dass mehr als drei Stellplätze einzeln von der öffentlichen Verkehrsfläche angefahren werden. Sehr breite bzw. mehrere einzelne Zufahrten stellen (insbesondere beim Rückwärtsfahren und vor allem für den Fuß- und Radverkehr) eine vermeidbare Verkehrsgefährdung dar. Bei größerem Stellplatzbedarf ist entsprechend eine gemeinsame Zu- und Abfahrt zur Stellplatzanlage herzustellen.

Die 50-Prozent-Regelung gewährleistet ein angemessenes städtebauliches Ortsbild, da der Großteil der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Verkehrsfläche somit nicht durch Stellplatzanlagen belegt und versiegelt wird.

(5) Auf die Anforderungen an eine gebäudeintegrierte Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in der jeweils gültigen Fassung wird verwiesen.

(6) ¹Werden auf einem Grundstück mehr als vier Stellplätze geschaffen, ist für je fünf Stellplätze mindestens ein standortgerechter Laubbaum und dem Standort entsprechender Wuchs innerhalb der Stellplatzfläche zu pflanzen. ²Die Pflanzorte sind so zu wählen, dass durch die Bäume der Eindruck der befestigten Grundstücksfläche abgemildert wird. ³Die Bäume sind wie folgt fachgerecht zu pflanzen und zu unterhalten: ⁴Laubbaum 1. Ordnung mit Hochstamm, Stammumfang 16-18 cm und Drahtballierung oder vergleichbar. ⁵Reine Kugelformen sind ausgeschlossen. ⁶Sie sind bei Verlust durch gleichwertige Neupflanzungen zu ersetzen. ⁷Auf die Richtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e.V. und DIN Norm Nr. 18916 wird verwiesen.

(7) Fahrradabstellplätze müssen

1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein,
2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
3. einzeln leicht zugänglich sein und
4. eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.

Fahrradabstellplätze dürfen nur in Ausnahmefällen in den nach § 47 Abs. 4 Bauordnung NRW definierten Abstellflächen nachgewiesen werden.

(8) Jeder 13. Fahrradabstellplatz muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern bzw. Lastenfahrrädern geeignet sein.

Der Verweis zum GEIG in Abs. 5 bezieht sich auf die EU-Gebäuderichtlinie zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden.

Abs. 6 regelt die Begrünung größerer Stellplatzanlagen, die einerseits städtebaulich auflockernd wirken und andererseits den Umwelt- und Klimaschutz fördern sollen.

Die Sätze 2 bis 5 regeln die Anforderungen an beispielsweise Art, Standortwahl und Pflege der Bäume. Sie sichern zusammen mit Satz 6 die nachhaltige Begrünung von Stellplatzanlagen und wirken der Flächenversiegelung entgegen.

Die in Satz 7 beschriebene Richtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e.V. (FLL) hat insbesondere zwei Regelwerke zu urbanen Pflanztechnologien veröffentlicht, die Empfehlungen für Baumpflanzungen enthalten (Teil 1: Planung, Pflanzarbeiten, Pflege und Empfehlungen für Baumpflanzungen; Teil 2: Standortvorbereitungen für Neupflanzungen; Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung, Bauweisen und Substrate). DIN Norm Nr. 18916 gilt für Pflanzen und Pflanzarbeiten im Rahmen von Maßnahmen des Landschaftsbaus.

Abs. 7 definiert die Mindestanforderungen an herzustellende Fahrradabstellplätze, die die Nutzbarkeit gewährleisten. Diese können auch innerhalb von Gebäuden liegen, wenn die Zugänglichkeit sichergestellt ist. Neben der Gewährleistung von Diebstahlschutz und Verkehrssicherung soll vermieden werden, dass abgestellte Fahrräder an beispielsweise Hauswänden oder Gartenzäunen Hindernisse im öffentlichen Raum für den Fußverkehr oder Behinderte darstellen.

Ein Nachweis von Fahrradabstellplätzen in Abstellflächen nach § 47 Abs. 4 Bauordnung NRW ist ausnahmsweise nur bei einer ausreichend großen Dimensionierung des Abstellraumes zulässig. Hierüber entscheidet die Universitätsstadt Siegen nach eigenem Ermessen.

Abs. 8 sichert den zusätzlichen Abstellbedarf für Lasten- und Kinderanhänger sowie Lastenfahrräder bei größeren Fahrradabstellanlagen. Je 13 herzustellende Fahrradabstellplätze wird dafür eine zusätzliche Fläche von 1,5 m² angesetzt.

- (9) ¹Bei einer Anzahl von 10 oder mehr Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 2 Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen vorzusehen. ²Ab einer Anzahl von 20 Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 25 % der herzustellenden Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen vorzusehen. ³§ 3 Abs. 6 gilt entsprechend.

§ 5

Ablösung

- (1) ¹Auf die Herstellung notwendiger Stellplätze kann seitens der Universitätsstadt Siegen verzichtet werden,

1. wenn ihre Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist oder,
2. wenn ihre Herstellung aus städtebaulichen Gründen untersagt ist oder,
3. wenn und soweit nicht im Einzelfall wegen der Anzahl der Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist.

²Die zur Herstellung Verpflichteten zahlen in diesem Falle einen Geldbetrag zur Ablösung an die Universitätsstadt Siegen nach Maßgabe der folgenden Absätze. ³Notwendige Fahrradabstellplätze sind nicht ablösefähig.

- (2) ¹Es sind maximal 50 % der Stellplätze, höchstens aber 50 Stellplätze, ablösefähig. ²Insgesamt darf die Anzahl der Stellplätze durch Aussetzung, Ablöse und Ersatz durch Fahrradabstellplätze maximal um 50 % reduziert werden. ³Es sind nur ganze Stellplätze ablösefähig.

Abs. 9 definiert die Anforderungen an größere Fahrradabstellanlagen hinsichtlich der Elektrifizierung des Radverkehrs und fördert diesen somit. Die Vorbereitung der Stromleitung erleichtert die spätere Herstellung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge analog zur Elektrifizierung von Stellplatzanlagen gemäß GEIG.

Satz 3 bezieht sich auf die Rundungsregelung bei der Berechnung der Anzahl an Abstellplätzen.

Zu § 5

Ablösung

§ 2 dieser Satzung regelt die grundsätzliche und vorrangige Herstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Von der Herstellung von Stellplätzen kann bei Zahlung einer Stellplatzabgabe an die Universitätsstadt Siegen nur unter den in Abs. 1 definierten Ablösetatbeständen abgesehen werden.

Eine Herstellung gilt nach Ziffer 1 als nicht möglich, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich oder technisch unmöglich machen. Unter großen Schwierigkeiten nach Ziffer 2 sind tatsächliche Hindernisse technischer oder auch kostentechnischer Art gemeint, die die Herstellung für Vorhabenträger unzumutbar machen. Hier ist die Frage der Verhältnismäßigkeit entscheidend. Nach Ziffer 3 können städtebauliche (z. B. Konflikte der Flächennutzung) oder verkehrstechnische Gründe in die Abwägung über die Ablöse einfließen.

Die Bauherrschaft hat diese Hindernisse nachzuweisen. Über die Anerkennung des Nachweises entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

Satz 3 stellt klar, dass Fahrradabstellplätze nicht abgelöst werden können. Diese Regelung gilt als Grundsatz zur Radverkehrsförderung.

Abs. 2 legt den maximalen Anteil sowie die absolute Anzahl an ablösefähigen Stellplätzen fest. Die anteilige Begrenzung gewährleistet, dass dem Mindestmaß des voraussichtlich tatsächlich entstehenden Stellplatzbedarfs Rechnung getragen wird. Eine vollständige Ablöse der herzustellenden Stellplätze würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen führen. Die absolute Begrenzung gewährleistet die Herstellung einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen bei Vorhaben, die einen Bedarf von mehr als 100 Stellplätzen aufweisen. Satz 3 besagt, dass bei Nachkommastellen in der Berechnung ablösefähiger Stellplätze abzurunden ist (s. Anlage A dieser Erläuterungen).

- (3) ¹Für die Heranziehung zur Zahlung eines Geldbetrages gemäß Abs. 1 wird das Gebiet der Universitätsstadt Siegen in folgende Gebietszonen gegliedert und wie folgt allgemein umschrieben:

²Gebietszone I umfasst

- den Bereich der historischen Altstadt sowie
- unmittelbar angrenzende Bereiche, die der Altstadt zugeordnet werden können.

³Gebietszone II umfasst

- a) den Stadtteil Siegen-Mitte im Bereich der Innenstadt (Unterstadt) sowie
- b) die Stadtteilzentren Weidenau und Geisweid.

⁴Gebietszone III umfasst

- den Bereich bandartig entlang der Hauptverkehrsstraßen Weidenauer Straße, Hagener Straße, Sandstraße, Koblenzer Straße, Spandauer Straße, Frankfurter Straße, Leimbachstraße (je ausschließlich der Zonen I und II) sowie
- die Stadtteilzentren Seelbach, Kaan-Marienborn, Eiserfeld und Niederschelden.

⁵Gebietszone IV umfasst

- in Eiserfeld den Bereich bandartig entlang der Freiengründer Straße bis zur Trinitatiskirche einschließlich Marktplatz,
- den Bereich Eiserfeld-Eisenhut entlang der Eiserfelder Straße unter Einschluss des IHW-Parks,
- in Weidenau den Bereich „Auf den Hütten“ sowie
- in Geisweid den Bereich „Birlenbacher Hütte“.

⁶Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet.

⁷Die genauen Grenzen der Gebietszonen sind in den als Bestandteil dieser Satzung beigefügten Plänen (Anlage Nr. 4) dargestellt. ⁸Die Gebietszone I ist in der Originalfassung in der Farbe „gelb“, die Gebietszone II a in der Farbe „dunkelblau“, die Gebietszone II b in der Farbe „hellblau“, die Gebietszone III in der Farbe „orange“ und die Gebietszone IV in der Farbe „grün“ dargestellt. ⁹Die Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet und hat keine farbliche Kennzeichnung.

Abs. 3 definiert die fünf Gebietszonen der Stellplatzsatzung. Diese sind maßgeblich für den bei Ablösung heranzuziehenden Geldbetrag pro Stellplatz.

Die Zonierung des Stadtgebietes wurde anhand der maßgeblichen Parameter vorgenommen, die das Verkehrsaufkommen und den Stellplatzbedarf beeinflussen. Hierzu zählen unter anderem Einwohnerdichte, städtebauliche Dichte, Gestalt und Struktur, Verkehrsdichte sowie Verkehrsachsen und -knotenpunkte. Ebenso wurden Lage, Größe und Struktur von Einzelhandelszonierungen und Gewerbegebieten berücksichtigt.

Satz 7 verweist auf Anlage Nr. 4, aus der die genauen Abgrenzungen der einzelnen Zonen hervorgehen.

(4) Der Geldbetrag je Stellplatz wird

1. in Gebietszone I auf 5.290,00 €
2. in Gebietszone II
 - a. im Stadtteil Siegen-Mitte im Bereich der Innenstadt (Unterstadt) auf 9.380,00 €
 - b. in den Stadtteilzentren Weidenau und Geisweid auf 4.050,00 €
3. in Gebietszone III auf 3.720,00 €
4. in Gebietszone IV auf 3.070,00 €
5. in Gebietszone V auf 3.550,00 €

festgelegt. Maßgebend für die Zuordnung zu einer Gebietszone ist die Lage des Grundstücks, auf dem das Vorhaben, das die Stellplatzpflicht auslöst, durchgeführt werden soll.

(5) Einmal geleistete Ausgleichsbeträge aus vorherigen Nutzungen sind dem Grundstück zuzurechnen.

(6) ¹Über die Möglichkeit der Ablösung entscheidet die Universitätsstadt Siegen auf Antrag. ²Die Ablösung lässt Rechte hinsichtlich Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen, die mit den Beträgen geschaffen werden, nicht entstehen. ³Ein Anspruch auf Ablöse besteht nicht.

Abs. 4 legt die Ablösebeträge pro Stellplatz in den einzelnen Gebietszonen auf 80 % der durchschnittlichen Herstellungskosten fest. Die Berechnung der Herstellungskosten erfolgte unter Einbeziehung der Kosten für Grunderwerb und Bau eines Stellplatzes.

Die Grunderwerbskosten wurden über die aktuell in der jeweiligen Zone geltenden Bodenrichtwerte (nach BORIS NRW 2022) ermittelt. Pro Gebietszone wurden dabei alle über die Größe der Fläche gemittelten Bodenrichtwerte eingerechnet.

Die Baukosten wurden anhand aktueller Pflasterpreise und der geltenden Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ermittelt. Hiernach wird für einen Stellplatz eine Fläche von 12,5 m² angesetzt.

Die Ablösebeträge nehmen grundsätzlich mit der städtebaulichen Dichte ab. Eine Ausnahme stellt Gebietszone IV dar, da diese eine geringe Ablöse als Gebietszone V aufweist. Dies kommt durch die geringeren Bodenrichtwerte der größtenteils gewerblich genutzten Flächen der Zone IV zustande.

Die für den Ablösebetrag maßgebliche Lage des Grundstücks bezieht sich auf das Grundstück, auf dem das Vorhaben realisiert werden soll und nicht auf ein gegebenenfalls in einer anderen Zone liegendes Grundstück, auf dem der nicht ablösefähige Teil der Stellplätze hergestellt werden soll.

Abs. 5 regelt, dass in der Vergangenheit gezahlte Ablösebeträge bei einer Nutzungsänderung angerechnet werden. Bei einer dann infrage kommenden Ablöse von Stellplätzen ist die Differenz der herzustellenden Stellplatzanzahl ausschlaggebend.

Abs. 6 stellt unter anderem klar, dass die Entscheidung über eine Ablöse der Universitätsstadt Siegen obliegt.

§ 6

Abweichungen

Abweichungen von dieser Satzung können in begründeten Ausnahmefällen gemäß § 69 Bauordnung NRW 2018 zugelassen werden, wenn sie mit der Zielsetzung der Satzung vereinbar sind. Über die Zulässigkeit von Abweichungen, gegebenenfalls einschließlich der Nachweispflicht durch Gutachten, entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

§ 7

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 Bauordnung NRW handelt, wer
 1. entgegen § 2 Abs. 1 die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen Anlage vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Stellplatzbedarf oder Mehrbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt zu haben oder
 2. die Verpflichtung nach § 4 Abs. 6 zur Baumpflanzung und -unterhaltung nicht einhält.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 20.000 Euro geahndet werden.

§ 8

Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt am [\[Datum\]](#) in Kraft. Gleichzeitig tritt die „Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und die Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung (BauO NW)“ (Ordnungsziffer 63.010, Ratsbeschluss vom 05.02.2003) außer Kraft.

Zu § 6

Abweichungen

§ 69 Bauordnung NRW regelt Abweichungen von örtlichen Bauvorschriften und bildet somit die Gesetzesgrundlage für Abweichungen von der Stellplatzsatzung. Diese setzt einen schriftlich begründeten sowie prüfbar Antrag auf Abweichung voraus, der kostenpflichtig beschieden werden kann. Unter Umständen kann die Universitätsstadt Siegen Gutachten als Nachweis verlangen.

Potenzielle Abweichungen sind an den grundsätzlichen Zielsetzungen dieser Satzung auszurichten. In jedem Fall entscheidet die Universitätsstadt Siegen über die Zulässigkeit von Abweichungen.

Zu § 7

Ordnungswidrigkeiten

§ 86 Bauordnung NRW ermächtigt die kommunale Bauaufsichtsbehörde, die in [Abs. 1](#) Ziffern 1 und 2 beschriebenen Ordnungswidrigkeiten mit Geldbußen von bis zu 100.000 € zu ahnden.

[Abs. 2](#) legt den Betrag der Geldbuße fest. Dieser ist am Wert von durchschnittlich etwa vier Stellplätzen orientiert. Die Ahndung einer Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße entbindet nicht von der ursprünglichen Herstellungs- oder Ablösepflicht und schließt weitere Ordnungswidrigkeitsverfahren nicht aus.

Zu § 8

Inkrafttreten

[Abs. 1](#) definiert den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung sowie das gleichzeitige Außerkrafttreten der bisherigen Ablösesatzung, deren Regelungen in die Stellplatzsatzung übernommen, angepasst oder aktualisiert wurden.

- (2) Bei Vorhaben, bei denen das bauaufsichtliche Verfahren vor dem Inkrafttreten dieser Satzung eingeleitet worden ist oder bei denen bereits ein noch gültiger, rechtswirksamer Vorbescheid erteilt wurde, gilt das neue Recht nur, soweit es für die Bauherrschaft günstigere Regelungen enthält. Ausgenommen sind Verlängerungen der Gültigkeit gemäß § 77 Abs. 1 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen nach Inkrafttreten dieser Satzung.

Abs. 2 regelt den Umgang mit vor dem Inkrafttreten dieser Satzung laufenden Baugenehmigungsverfahren, bereits erteilten Vorbescheiden und Verlängerungen.

Zu Anlage Nr. 1:

Die Richtzahlentabelle gibt die Anzahl herzustellender Stellplätze und Fahrradabstellplätze je nach Nutzungsart des Vorhabens vor. Die Berechnungsgrundlage unterscheidet sich je nach Nutzung. So wird beispielsweise bei Wohnnutzung die Anzahl der Wohneinheiten oder Betten und bei Verkaufsstätten die Verkaufsnutzfläche zur Berechnung herangezogen. Der teilweise angegebene prozentuale Besucheranteil meint je nach Nutzung unterschiedliche Personengruppen: So sind unter dem Besucheranteil bei Wohnnutzung wörtlich Besucherinnen und Besucher gemeint, während der Besucheranteil bei Verkaufsstätten für Kundinnen und Kunden vorgesehen ist.

In der Tabelle sind die häufigsten Nutzungen aufgeführt. Ist eine Nutzung dort nicht aufgeführt, wird nach § 3 Abs. 2 die Nutzung als Orientierungswert herangezogen, die der beantragten Nutzung am ehesten entspricht. Hierbei entscheidet die Universitätsstadt Siegen nach eigenem Ermessen. Die Anlage ist fester Bestandteil der Satzung.

Zu Anlage Nr. 2:

Die Voraussetzungen an die ÖPNV-Anbindungsqualität für eine Reduzierung werden durch die Taktung und die fußläufige Entfernung zur Haltestelle definiert. Darüber hinaus ist die regelmäßige Anbindung an einen der zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) erforderlich. Maßgebend für die Unterscheidung der Angebotsqualität zwischen „gut“ und „einfach“ ist die Taktung des Regelfahrplans. Diese Voraussetzungen sichern eine ausreichende Anbindungsqualität, sodass ein Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und damit der Verzicht auf die Stellplatzherstellung begründet werden können.

Aufgrund der innerhalb des Stadtgebietes unterschiedlichen Anbindungsqualität wird zwischen den Zonen I bis III und IV bis V unterschieden, für die verschiedene Reduzierungsanteile festgesetzt werden. Die Zonen I bis III sind generell besser durch ÖPNV-Angebote erschlossen, da diese die zentralen Lagen und die Bereiche um die Hauptverkehrsstraßen umfassen.

Der Nachweis ist seitens der Bauherrschaft durch folgende Unterlagen zu erbringen:

- Plandarstellung zur Lage der Haltestelle,
- Plandarstellung der fußläufigen Verbindung zwischen Haltestelle und Bauvorhaben sowie
- Nachweis der Bedienhäufigkeit der betrachteten Haltestelle (Taktung und Anbindung an einen ZOB).

Es dürfen dabei nur regelmäßig verkehrende Linien angesetzt werden. Taxibusse, Schulbusse u. ä. sind davon ausgenommen und können nicht zur Reduzierung angesetzt werden. Es gilt der zum Zeitpunkt der Antragstellung gültige, reguläre Fahrplan.

Zu Anlage Nr. 3:

Die Tabelle in Anlage Nr. 3 legt die maximalen Aussetzungsanteile für Vorhaben fest, die je nach besonderer Maßnahme angerechnet werden können. Diese Aussetzungsanteile können grundsätzlich addiert werden, wenn mehrere Mobilitätsmaßnahmen nachgewiesen werden. Somit ergibt sich der maximale Aussetzungsanteil von 20 %. Car-Sharing- oder Fahrradverleihstationen müssen ebenso wie Stellplätze bzw. Fahrradabstellplätze in zumutbarer Entfernung nach § 4 Absatz 1 der Satzung hergestellt werden,

um als Aussetzungsmaßnahme anerkannt zu werden. Die Universitätsstadt Siegen entscheidet über die Anerkennung der Konzepte von Mobilitätsmaßnahmen nach eigenem Ermessen.

Zu Anlage Nr. 4:

Die Stellplatzsatzung gilt nach § 1 für das gesamte Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen, welches in fünf Gebietszonen unterteilt wird. Diese Zonen werden in Anlage Nr. 4 sowohl in der Übersichtskarte als auch in den Ausschnitten dargestellt. Damit kann die Zuordnung des Grundstücks eines Vorhabens zu einer Gebietszone exakt bestimmt werden. In der Legende sind die farblich dargestellten Zonen aufgeführt. Die Anlage ist fester Bestandteil der Satzung.

Anlage A der ergänzenden Erläuterungen: Beispielrechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfes

Hinweis: Diese Rechnung dient der beispielhaften Vorgehensweise bei der Berechnung der herzustellenden Stellplätze und Fahrradabstellplätze unter Berücksichtigung der Reduzierungsmöglichkeiten. Das Beispiel soll die festgelegte Reihenfolge der Berechnung verdeutlichen. Es können auch nur einzelne der aufgeführten Reduzierungsmaßnahmen vorgenommen werden. Ein Anspruch auf exakte Übertragung des Beispiels auf einen individuellen Einzelfall besteht nicht. Die Anerkennung einer Berechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfes obliegt der Universitätsstadt Siegen.

Beispiel-Vorhaben:

Errichtung eines Mehrfamilienhauses mit 30 Wohneinheiten in Gebietszone V. Die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle beträgt 250 m. Die Bushaltestelle wird im Regelfahrplan montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr von einer Linie im 20-Minuten-Takt angefahren. Diese Linie fährt ebenfalls den ZOB Weidenau an. Auf einem benachbarten Grundstück in 100 m (und damit zumutbarer) Entfernung soll eine Car-Sharing-Station errichtet werden.

Berechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellbedarfes:

1. Bedarf nach Richtzahlentabelle: Mehrfamilienhäuser ab 3 Wohneinheiten (WE) sind in der Richtzahlentabelle (Anlage Nr. 2) unter Ziffer 1.2 aufgeführt. Hier werden je WE 1,3 Stellplätze (Stpl.) sowie 1,5 Fahrradabstellplätze (Abstpl.) vorgegeben.

Stpl.	Abstpl.
1,3 Stpl. * 30 WE = 39,0 Stpl.	1,5 Abstpl. * 30 WE = 45,0 Abstpl.

2. Reduzierungsmöglichkeiten:

- 2.1. Reduzierung nach ÖPNV-Angebot: Das Vorhaben ist nach oben genannter Beschreibung in Zone V mit einfacher Anbindungsqualität einzuordnen. Dadurch ist eine Reduzierung der Anzahl herzustellender Stellplätze um 10 % möglich ($39,0 * 10 \% = 3,9$). Die Fahrradabstellplätze können nicht reduziert werden.

	Stpl.	Abstpl.
Anzahl Stpl./Abstpl. nach 1.	39,0	45,0
ÖPNV-Reduzierung: 10 %	- 3,9	-
Herzustellende Stpl./Abstpl.	= 35,1	= 45,0

- 2.2. Reduzierung durch Ersatz von Stellplätzen durch zusätzliche Fahrradabstellplätze: Es können bis zu 25 % der herzustellenden Stellplätze durch zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Diese sind den ohnehin nach Richtzahlentabelle herzustellenden Fahrradabstellplätzen hinzuzurechnen. Es kann jeweils 1 ganzer Stellplatz durch 4 zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden, d. h. dass von abgerundet 35 Stellplätzen nach Anlage B dieser Erläuterungen 8 Stellplätze durch 32 Fahrradabstellplätzen ersetzt werden können ($8,0 \text{ Stpl.} * 4 = 32,0 \text{ Abstpl.}$).

	Stpl.	Abstpl.
Anzahl Stpl./Abstpl. nach 2.1.	35,1	45,0
Ersatz durch Abstpl.: 25 %	- 8,0	+ 32,0
Herzustellende Stpl./Abstpl.	= 27,1	= 77,0

- 2.3. Reduzierung durch Aussetzung: Durch das Vorhalten einer Car-Sharing-Station können nach Anlage Nr. 3 weitere 10 % herzustellender Stellplätze abgezogen werden. Die Fahrradabstellplätze können dadurch nicht reduziert werden.

	Stpl.	Abstpl.
Anzahl Stpl./Abstpl. nach 2.2.	27,1	77,0
Aussetzung: 10 %	- 2,71	-
Herzustellende Stpl./Abstpl.	= 24,39	= 77,0

Nach Anrechnung aller Maßnahmen zur Reduzierung ergeben sich insgesamt (gerundet) 24 Stellplätze, die hergestellt oder anteilig abgelöst werden müssen, sowie 77 Fahrradabstellplätze, die hergestellt werden müssen.

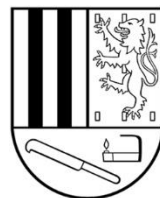
3. Ablösung: Von den ursprünglich nach Richtzahlentabelle herzustellenden 39 Stellplätzen sind maximal 50 % ablöse- und reduzierungsfähig ($39 \text{ Stpl.} \cdot 50 \% = 19,5$). Es können nur ganze Stellplätze abgelöst werden. Das heißt, dass gerundet höchstens 19 Stellplätze abgelöst werden können und mindestens 20 Stellplätze hergestellt werden müssen. Von den nach der Reduzierung verbleibenden 24 Stellplätzen können folglich noch bis zu 4 abgelöst werden, wenn die unter § 5 Absatz 1 aufgeführten Voraussetzungen vorliegen. Die fällige Ablösesumme berechnet sich nach § 5 Absatz 4 wie folgt:
 $4 \text{ Stpl.} \cdot 3.550,00 \text{ €} = 14.200,00 \text{ €}$

**Anlage B der ergänzenden Erläuterungen: Übersichtstabelle der durch Fahrradabstellplätze ersetzba-
ren Stellplatzanzahl**

Anzahl herzu- stellender Stellplätze	Davon max. durch Fahrradabstellplätze ersetzbar (25 %)	Nur ganze Stellplätze ersetzbar (abgerundet)	Anzahl zusätzlicher Fahrradabstellplätze	Anzahl verbleibend herzustellender Stellplätze
1	0,25	0	0	1
2	0,50	0	0	2
3	0,75	0	0	3
4	1,00	1	4	3
5	1,25	1	4	4
6	1,50	1	4	5
7	1,75	1	4	6
8	2,00	2	8	6
9	2,25	2	8	7
10	2,50	2	8	8
11	2,75	2	8	9
12	3,00	3	12	9
13	3,25	3	12	10
14	3,50	3	12	11
15	3,75	3	12	12
16	4,00	4	16	12
17	4,25	4	16	13
18	4,50	4	16	14
19	4,75	4	16	15
20	5,00	5	20	15
21	5,25	5	20	16
22	5,50	5	20	17
23	5,75	5	20	18
24	6,00	6	24	18
25	6,25	6	24	19
26	6,50	6	24	20
27	6,75	6	24	21
28	7,00	7	28	21
29	7,25	7	28	22
30	7,50	7	28	23
31	7,75	7	28	24
32	8,00	8	32	24
33	8,25	8	32	25
34	8,50	8	32	26
35	8,75	8	32	27
36	9,00	9	36	27
37	9,25	9	36	28
38	9,50	9	36	29
39	9,75	9	36	30
40	10,00	10	40	30
41	10,25	10	40	31

Anzahl herzu- stellender Stellplätze	Davon max. durch Fahrradabstellplätze ersetzbar (25 %)	Nur ganze Stellplätze ersetzbar (abgerundet)	Anzahl zusätzlicher Fahrradabstellplätze	Anzahl verbleibend herzustellender Stellplätze
42	10,50	10	40	32
43	10,75	10	40	33
44	11,00	11	44	33
45	11,25	11	44	34
46	11,50	11	44	35
47	11,75	11	44	36
48	12,00	12	48	36
49	12,25	12	48	37
50	12,50	12	48	38
51	12,75	12	48	39
52	13,00	13	52	39
53	13,25	13	52	40
54	13,50	13	52	41
55	13,75	13	52	42
56	14,00	14	56	42
57	14,25	14	56	43
58	14,50	14	56	44
59	14,75	14	56	45
60	15,00	15	60	45
61	15,25	15	60	46
62	15,50	15	60	47
63	15,75	15	60	48
64	16,00	16	64	48
65	16,25	16	64	49
66	16,50	16	64	50
67	16,75	16	64	51
68	17,00	17	68	51
69	17,25	17	68	52
70	17,50	17	68	53
71	17,75	17	68	54
72	18,00	18	72	54
73	18,25	18	72	55
74	18,50	18	72	56
75	18,75	18	72	57
76	19,00	19	76	57
77	19,25	19	76	58
78	19,50	19	76	59
79	19,75	19	76	60
80	20,00	20	80	60
81	20,25	20	80	61
82	20,50	20	80	62
83	20,75	20	80	63
84	21,00	21	84	63

Anzahl herzu- stellender Stellplätze	Davon max. durch Fahrradabstellplätze ersetzbar (25 %)	Nur ganze Stellplätze ersetzbar (abgerundet)	Anzahl zusätzlicher Fahrradabstellplätze	Anzahl verbleibend herzustellender Stellplätze
85	21,25	21	84	64
86	21,50	21	84	65
87	21,75	21	84	66
88	22,00	22	88	66
89	22,25	22	88	67
90	22,50	22	88	68
91	22,75	22	88	69
92	23,00	23	92	69
93	23,25	23	92	70
94	23,50	23	92	71
95	23,75	23	92	72
96	24,00	24	96	72
97	24,25	24	96	73
98	24,50	24	96	74
99	24,75	24	96	75
100	25,00	25	100	75



**Kreis
Siegen-Wittgenstein
Der Landrat**

Postanschrift: Kreis Siegen-Wittgenstein • 57069 Siegen

Stadt Siegen
Geschäftsbereich 4
Lindenplatz 7
57078 Siegen

Bauamt

Dienstgebäude:
Koblenzer Straße 73
57072 Siegen

Ihre Ansprechpartnerin:

Johanna Denker
Zimmer: 822
Telefon: 0271 333-1841
Telefax: 0271 333-291924
E-Mail: j.denker@siegen-wittgenstein.de
toeb@siegen-wittgenstein.de

27. Juni 2022

Mein Zeichen:
61.72.10

Ihr Zeichen:

**Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen
Beteiligung des Kreises Siegen-Wittgenstein als Träger
öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

Servicezeiten:
montags-freitags
jeweils 7.30 bis 12.00 Uhr
und 13.00 bis 15.00 Uhr

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Bezug auf Ihr Schreiben vom 17.06.2022 wird zu der oben
genannten Maßnahme wie folgt Stellung genommen:

Zu vertretende Belange des Kreises Siegen-Wittgenstein werden
nicht berührt. Anmerkungen und Hinweise werden nicht gegeben.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Ramona Plaschke

Zentrale:
Telefon: 0271 333-0
Telefax: 0271 333-2500

www.siegen-wittgenstein.de
post@siegen-wittgenstein.de
post@siegen-wittgenstein.de-mail.de

Bushaltestellen:
Kochs Ecke und Kreishaus
Hbf. ca. 10 Minuten Fußweg

Bankverbindung:
Sparkasse Siegen
IBAN:
DE54 4605 0001 0000 0100 90
SWIFT/BIC:
WELADED1SIE

Volksbank in Südwestfalen eG
IBAN:
DE69 4476 1534 0755 0005 01
SWIFT/BIC:
GENODEM1NRD

Umsatzsteuer-Nr.
342/5894/0610



Siegen-Wittgenstein
in Südwestfalen

Universitätsstadt Siegen
Herr Jan Bockemühl
Lindenplatz 7
57078 Siegen

Datum: 29. Juli 2022
Unser Zeichen: sh
Ansprechpartner(in): Stephan Häger
Telefon: 0271 3302-315
Fax: 0271 3302-44315
E-Mail: stephan.haeger@siegen.ihk.de

Per Mail an: j.bockemuehl@siegen.de
stadtentwicklung@siegen.de

Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen

Stellungnahme gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrter Herr Bockemühl,

die Industrie- und Handelskammer (IHK) Siegen bedankt sich für die Beteiligung am Verfahren und für die Zusendung der Unterlagen. Ziel der vorliegenden Stellplatzsatzung ist es, die Herstellung der zu errichtenden Stellplätze (Auto und Fahrrad) ganzheitlich für das Stadtgebiet zu regeln. Das Parken soll vornehmlich im öffentlichen Raum vermieden werden, indem Stellplätze auf dem jeweiligen Grundstück herzustellen sind, die den Bedarf auslösen.

Die Rolle der IHK Siegen im Planungsprozess

Die IHK Siegen ist als Trägerin öffentlicher Belange an Bauleitplan- und Satzungsverfahren zu beteiligen, soweit die Interessen der regionalen Wirtschaft berührt werden. Die IHK Siegen vertritt dabei das gesamtwirtschaftliche Interesse.

Einschätzung und Bewertung der vorliegenden Stellplatzsatzung durch die IHK Siegen

Die IHK Siegen steht der Aufstellung der Stellplatzsatzung in Teilen kritisch gegenüber. Einerseits geht sie an einigen Stellen über die landesweiten Vorgaben/Richtlinien (Landesbauordnung und Stellplatzverordnung) hinaus. Einige Beispiele:

1. Die Anlage zur Stellplatzverordnung NRW sieht für Büro- und Verwaltungsgebäude 1 Stellplatz je 40 m² Nutzfläche vor. In der Stellplatzsatzung der Stadt Siegen liegt die Richtzahl bei 1 Stellplatz je 35 m².
2. Die Stellplatz-Richtzahl für Kraftfahrzeugwerkstätten ist in Siegen doppelt so hoch wie die NRW-Richtzahl (6 Stellplätze je Wartungsstand im Vergleich zu 3 Stellplätzen je Wartungsstand).
3. Für Handwerks- und Industriebetriebe, Lagerräume und Lagerplätze sind die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze (bezogen auf Beschäftigte) mehr als drei Mal so hoch (1 Abstellplatz je 3 Beschäftigte im Vergleich zu 1 Abstellplatz je 10 Beschäftigte).

Andererseits fehlt es an einer ausreichenden Flexibilisierung bzw. an Ausnahmeregelungen. Aus unserer Sicht sollte die Satzung beispielsweise zwingend eine Befreiung (ohne finanzielle Ablöse) von der Bereitstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in Ausnahmefällen

ermöglichen. Hier sollte mindestens die Formulierung der Stellplatzverordnung des Landes NRW (§ 6) übernommen werden („Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze rechtlich unmöglich, ist von der Bauherrschaft kein Ablösebetrag zu erheben.“). Aus unserer Sicht wirken sich zu starre und unflexible Vorgaben eher investitionshemmend aus und sollten daher vermieden werden.

Grundsätzlich bewerten wir eine verpflichtende, pauschale Festsetzung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen für Unternehmen kritisch. Aus unserer Sicht ist es zielführender, die Entscheidung über die Anzahl der benötigten Stellplätze und Fahrradabstellplätze den Betrieben zu überlassen. Diese können flexibel und unbürokratisch Stellplätze schaffen, wenn diese für Angestellte, Kunden oder Zulieferer benötigt werden. Schließlich liegt die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Mitarbeiter- und Kundenstellplätzen in ihrem eigenen Interesse. Ein Verzicht auf verpflichtende Stellplatzrichtzahlen für Unternehmen entbürokratisiert und ermöglicht den Betrieben, flexibler auf ihre jeweilige Situation zu reagieren. Hinzu kommt, dass bei einer starren Verpflichtung ggf. Flächen in Anspruch genommen werden müssen, die gar nicht benötigt werden. Dies steht einer effizienten Flächennutzung in Gewerbe- und Industriegebieten entgegen. Zumal ein erheblicher Mangel an nutzbaren Gewerbe- und Industrieflächen besteht und die schwierigen topografischen Gegebenheiten die tatsächliche Flächennutzung ohnehin schon stark einschränken.

Weitere Kritikpunkte/Hinweise am vorliegenden Entwurf der Stellplatzsatzung:

- Fahrradabstellplätze

Insbesondere bei Hotels, Gaststätten und anderen gewerblichen Nutzungen ist aus unserer Sicht auch ein abweichender Nachweis zur Berechnung der notwendigen Fahrradabstellplätze zu ermöglichen, wenn aufgrund der speziellen Nutzung, der Lage oder der Anfahrbarkeit die Herstellung dieser unzumutbar bzw. nicht zielführend ist.

Neben den Maßnahmen zur Reduzierung von Stellplätzen sollte die Satzung auch die Möglichkeiten vorsehen, die Anzahl der Fahrradabstellplätze reduzieren zu können, beispielsweise bei einer entsprechenden ÖPNV-Qualität oder bei besonderen Mobilitätsmaßnahmen. Auch sollte, wenn beispielsweise die Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist, ein Teil der ermittelten Fahrradabstellplätze ablösefähig sein.

- Reduzierung der Stellplätze

Die Möglichkeiten, die Stellplatzanzahl zu reduzieren, sind grundsätzlich zu begrüßen, sollten aus unserer Sicht aber mehr Gewicht erhalten. Beispielsweise sieht die Stellplatzverordnung des Landes NRW eine Reduzierung von bis zu 85 % der Stellplätze vor, wenn 90 % der Beschäftigten ein Monatskartenabonnement bzw. Job-Ticket benutzen. Auf der einen Seite begrüßen wir das unbürokratische Vorgehen der Stadt Siegen, grundsätzlich (unabhängig von der Nutzerzahl) bei ÖPNV-Vergünstigungen (z.B. Jobticket) eine Reduzierung der Stellplätze vorzusehen. Wir halten aber die genannte Reduzierung von 5 % für zu gering. Hier sollte, mindestens wie bei der Förderung von Car-Sharing, 10 % Reduzierung vorgesehen werden.

Eine weitere Reduzierung soll nach Lage und Qualität der ÖPNV-Anbindung ermöglicht werden. Aus unserer Sicht sollte hierbei ausschließlich die Qualität der ÖPNV-Anbindung berücksichtigt werden. Das würde bedeuten, dass bei einer guten ÖPNV-Qualität eine Minderung von 30 % und bei einfacher Qualität eine Reduzierung von 15 % für das gesamte Stadtgebiet gelten würde.

- Stellplatzablöse

Grundsätzlich ist die Möglichkeit einer Stellplatzablöse (bei vertretbaren Kosten) zu unterstützen. Eine verpflichtende Stellplatzablösung, wenn beispielsweise die Herstellung aus städtebaulichen Gesichtspunkten untersagt ist, sehen wir jedoch kritisch. Hier ist, wie bereits oben erwähnt, mindestens die Formulierung der Stellplatzverordnung des Landes NRW zu übernehmen.

Darüber hinaus ist aus unserer Sicht der angesetzte Ablösebeitrag von 80 % der Herstellungskosten (inkl. Kosten für Grunderwerb) zu hoch angesetzt. Im unmittelbar angrenzenden Rheinland-Pfalz beispielsweise darf der Ablösebeitrag 60 % der durchschnittlichen Herstellungskosten (einschließlich der Kosten des Grunderwerbs) nicht übersteigen.

Zudem wurden, entsprechend der ergänzenden Erläuterungen, zur Ermittlung der Baukosten die aktuellen Pflasterpreise zu Grunde gelegt. Da aufgrund von externen Einflüssen (Russland-Ukraine-Konflikt, Lieferengpässen, Energiekostensteigerung usw.) die Preise für Baumaterialien in den vergangenen Monaten in nahezu allen Segmenten drastisch gestiegen sind, sollten aus unserer Sicht nicht die aktuellen „Hochpreise“ zu Grunde gelegt werden, sondern ein Durchschnittspreis der vergangenen Jahre.

Darüber hinaus ist noch nicht nachvollziehbar, wie beispielsweise verfahren wird, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich und technisch unmöglich machen, gleichzeitig aber nur max. 50 % ablösefähig sind.

- Besondere Situation des Wirtschaftsstandortes Innenstadt und der Stadtteilzentren

Die Innenstadt und die Stadtteilzentren sind in den vergangenen Jahren durch Handelsstandorte an der Peripherie und den Online-Handel spürbar unter Konkurrenzdruck geraten. Zudem hat die Corona-Pandemie insbesondere den innerstädtischen Handel stark getroffen. Die „Grüne-Wiese-Standorte“ haben gegenüber der Innenstadt und den Stadtteilzentren beispielsweise bei Grundstücks- und Baukosten oder beim Angebot kostenloser Parkplätze deutliche Kosten- und Standortvorteile. Damit die Innenstadt und die Stadtteilzentren jedoch auch in Zukunft ihrer Rolle und Bedeutung als Handelsstandort und Versorgungszentrum gerecht werden können, ist mehr Chancengleichheit im Wettbewerb notwendig.

Es müssen gute Rahmenbedingungen und Anreize für Investitionen geschaffen werden. Investitionshemmnisse wie die Stellplatzabgabe wirken dagegen kontraproduktiv hinsichtlich aller Bemühungen, die Innenstadt und Stadtteilzentren mit Leben zu füllen und ein attraktives Angebot an Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sicherzustellen. Aus unserer Sicht könnte durch eine Reduzierung der Ablösebeträge, eine zeitliche Streckung über mehrere Jahre, Ausnahme- bzw. Härtefallregelungen oder bestenfalls durch einen Verzicht auf die Stellplatzablöse ein wirkungsvoller Beitrag zur Wirtschaftsförderung der Innenstadt und der Stadtteilzentren geleistet werden. Auch mit der Freistellung der ersten Stellplätze von einem Ablösebetrag könnte eine Entlastung gerade für kleinere mittelständische Unternehmen erreicht werden. Durch eine Flexibilisierung der Regelung zur Stellplatzablöse kann das Bauen im innerstädtischen Bestand unterstützt und ein Stück weit attraktiver gemacht werden.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag


Stephan Häger