

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 1 und 4
Bereich: Straße und Verkehr
Bearbeitet von: Herrn Hinkel, Frau Kühnel

Siegen, 19.10.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen
und Liegenschaften**

30.11.2023

Kurzbezeichnung:

Gewerbegebiet Oberschelden/Seelbach, hier: Ergebnisdarstellung der Verkehrsuntersuchung zum „Antrag auf Errichtung einer Anschlussstelle an der BAB 45 bei Siegen in Oberschelden/Seelbach“

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt auf der Grundlage des Berichts „Antrag auf Errichtung einer Anschlussstelle an der BAB 45 bei Siegen in Oberschelden/Seelbach“ und der zugehörigen verkehrstechnischen Untersuchungen (Anlagen 1-3) von dem BAB-Anschluss sowie dem vorgesehenen Gewerbegebiet abzusehen und die weiteren Planungen einzustellen.

Sachverhalt / Begründung:

1) Rückschau

Im Stadtgebiet Siegen ist der Bedarf an Gewerbe- und Industrieentwicklungsflächen hoch. Dies hat sich in den zurückliegenden Jahren und Jahrzehnten trotz Weiterentwicklung der Flächen nicht verändert.

Bereits Anfang der 2000er-Jahre wurden daher u.a. im Bereich Oberschelden/Seelbach Flächen zur Gewerbegebietsentwicklung sondiert und entsprechende Änderungen des Flächennutzungsplanes sowie die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens vorgenommen.

Betrachtet wurde damals wie heute ein Gewerbe- und Industriepark mit rund 20,48 ha aufgeteilt in zwei Bereiche:

Nördlich der A 45: Teilbereich „Raststätte“ in den Gemarkungen Oberschelden und Seelbach

Südlich der A 45: Teilbereich „Buschelden“ in der Gemarkung Oberschelden

Bereits zu Beginn der Planungen wurden mehrere Varianten hinsichtlich der Anbindung des Gewerbegebiets verfolgt.

Sowohl der direkte Anschluss des Gewerbegebiets an die BAB 45 über eine neu zu schaffende Anschlussstelle als auch die ausschließliche Abwicklung der Verkehre über das vorhandene Straßennetz waren Bestandteil der Überlegungen und Planungen.

Daher wurden in der Folgezeit Gespräche mit Bund und Land bezüglich des BAB-Anschlusses aufgenommen. In diesem Rahmen wurde die Aufstellung einer Verkehrsuntersuchung sowie einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Autobahnanschlusses notwendig.

Diese wurde erstmals in den Jahren 2013 und 2014 aufgestellt und nun überarbeitet. Die Aktualisierung war erforderlich, da die Verhandlungen mit Bund und Land zur Errichtung eines Autobahnanschlusses nebst Vorklärung der von den Beteiligten zu tragenden Kostenaufteilung bis 2019 andauerten.

2) Aktueller Stand/Problematik Ortsdurchfahrt Gosenbach

Hauptaufgabe des Gutachtens war es, die verkehrlichen Auswirkungen der Anschlussstelle sowie deren Wirtschaftlichkeit zu untersuchen und daraus eine Empfehlung für die Errichtung der Anschlussstelle abzuleiten.

Mit den Antragsunterlagen war geplant, den Antrag auf Errichtung einer BAB-Anschlussstelle im Bereich Oberschelden/Seelbach formal einzureichen.

Bei der Prüfung der vorliegenden Unterlagen war jedoch festzustellen, dass mit der Anschlussstelle die erwarteten und oftmals benannten Verkehrsentlastungen in den betroffenen Ortsteilen nicht eintreten werden.

Bereits in zurückliegenden Vorlagen (siehe z.B. VL 352/2010) wurde darauf hingewiesen, dass „In der Ortsdurchfahrt Oberschelden [...] dagegen höhere Belastungen zu erwarten [sind], die zum Teil auf die bessere Anbindung des westlich der A 45 gelegenen Siegener Stadtteile an die Autobahn zurückzuführen sind.“.

Selbiges wird bereits im Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2010 beschrieben.

Diese Befürchtung wurde durch das nun vorliegende Gutachten und die zugehörigen Planunterlagen bestätigt.

Die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz waren im Rahmen der Wirtschaftlichkeit zwar zu ermitteln (notwendig zur Bewertung der Verkehrsqualität, Ermittlung der Nutzenkomponenten usw.), es erfolgte jedoch keine tiefergehende Bewertung der Ergebnisse.

Die Bewertung der Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz können indes nicht allein aufgrund der Klassifizierung der Straßen und der Verkehrsqualität an Knotenpunkten durchgeführt werden.

Es ist vielmehr ergänzend zu betrachten, welchen Ausbaustandard die betroffenen Straßen haben, welches Ausbaupotenzial vorhanden ist und ob die Straßen die gesteigerte Verkehrsbelastung aufnehmen können.

Dies war kein Bestandteil des vorliegenden Gutachtens.

3) Ergebnisse des Gutachtens

Im Gutachten wurden 4 Fälle betrachtet, wobei im Weiteren auf den Analysefall A2 nicht weiter eingegangen wird.

Tabelle 1: Übersicht Untersuchungsfälle

Bezeichnung		Betrachtete Bestandteile	Betrachtungsjahr
A1	Analyse	ohne Gewerbegebiet ohne Anschlussstelle	2013
A2	Analyse	ohne Gewerbegebiet mit Anschlussstelle	2013
P1	Prognose/Planfall	mit Gewerbegebiet ohne Anschlussstelle	2030
P2	Prognose/Planfall	mit Gewerbegebiet mit Anschlussstelle	2030

Da es sich bei der hiesigen Beauftragung um die Aktualisierung des bereits vorliegenden Antrages aus 2013/2014 handelt, wurde die ursprüngliche Datengrundlage der Analyse beibehalten. Das Betrachtungsjahr der Analyse ist daher das Jahr 2013.

Der Prognosezeitraum wurde hingegen auf das Jahr 2030 angepasst.

Hauptbestandteil des Gutachtens war die Untersuchung der Verkehrsabwicklung zur Anbindung des Gewerbegebiets zum einen an das bereits vorhandene Straßennetz ohne Berücksichtigung eines BAB-Anschlusses (Planfall 1) und zum anderen die Anbindung unter Berücksichtigung des BAB 45-Anschlusses (Planfall P2).

Die notwendigerweise vorgeschaltete Verkehrserzeugung betrachtet das Gewerbegebiet im Ganzen. Es wird keine Unterteilung auf die beiden Bereiche nördlich und südlich der A45 vorgenommen.

Wie in diesem Planungsstadium üblich, erfolgt die Verkehrserzeugung auf Basis der gewerblich genutzten Fläche (20,48 ha).

Mittels Faktoren wie Anzahl der Beschäftigten je ha, Anwesenheitsquote, Anzahl der Wege der Beschäftigten bzw. Kunden und Besucher, MIV-Anteil, Pkw-Besetzungsgrad u. ä. wurde die Anzahl der Fahrten pro Tag (Fz/24h) ermittelt. Dies dient als Grundlage für die weitere Betrachtung und wurde in das verwendete Verkehrsmodell eingearbeitet.

Eine Zusammenfassung der Verkehrserzeugung sowie der verwendeten Parameter sind in Anlage 1, Tabelle 6, zu finden.

Tabelle 2: Ergebnis der Verkehrserzeugung: Gesamtverkehr aus dem geplanten Gewerbegebiet innerhalb von 24 Stunden

	Fz/24h
Beschäftigte	2.182 Kfz/24h
Besucher/Kunden	1.124 Kfz/24h
Schwerverkehr	518 Kfz-SV/24h
Gesamtverkehr	3.824 Fz/24h

Für diese Verkehre wurden Annahmen getroffen, wie sich diese im umliegenden Netz verteilen. Dabei wurde zwischen dem Verhalten des Schwerverkehrs und des übrigen Verkehrs unterschieden.

So sieht das Gutachten vor, dass der Schwerverkehr bei 83 % aller Fahrten aus Norden (Freudenberger Straße/Lindenberg) kommt oder Richtung Norden fährt. Nur 17 % (= 88 Kfz-SV/24h) aller Schwerverkehrsfahrten werden demnach über Oberschelden und Gosenbach (von/nach Süden) abgewickelt.

Der übrige Kfz-Verkehr teilt sich dagegen etwa hälftig auf die Fahrtrichtungen Süden und Norden auf.

Zur Bewertung der Verkehrsabwicklung wurden maßgebende Knotenpunkte verkehrstechnisch gemäß den Vorgaben des HBS (Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, 2015) untersucht. Die Bewertung erfolgte zur morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde für den Planfall 2.

Die Ergebnisse sind in der nachstehenden Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3: Qualitätsstufen QSV der betrachteten Knotenpunkte/-bereiche

Knotenpunkt/Bereich	Planfall 2	
	morgens	nachmittags
BAB 45 FR Frankfurt (Süden)	min. QSV C	
BAB 45 FR Olpe (Norden)	min. QSV C	
L565/L907	QSV B	QSV B
L907/Gewerbepark	QSV B	QSV D
Gewerbepark/Rampe Auf-fahrt BAB 45 FR Olpe	QSV A	QSV B

Bewertung:

Die vorhandenen Knotenpunkte sind in der Lage, die im Planfall 2 prognostizierten Verkehrsbelastungen aufzunehmen. An jeden Knotenpunkt bzw. jedem betrachteten Bereich wird eine ausreichende Verkehrsqualität (Vorgabe: < QSV D) erreicht.

Wirtschaftlichkeit:

Abschließend wurde die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens untersucht.

Dazu erfolgte einer Ermittlung der entstehenden Kosten sowie der sich aus der Maßnahme entwickelnden Nutzen bzw. Nutzenänderungen.

Diese werden monetär bewertet und in einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) verrechnet. Die Ermittlung der Kosten- und Nutzenkomponenten erfolgte gemäß der EWS (Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen, 1997).

Ermittelt wurde ein NKV $12,993 \geq 1$.

Die Wirtschaftlichkeit des Autobahnanschlusses ist damit erfüllt.

4) Überprüfung der Datengrundlage

Die Arbeiten zu dem Gutachten wurden bereits im Jahr 2013 begonnen. Daher stammt die verwendete Datengrundlage ebenfalls aus 2013 bzw. früher.

Die Berechnungen und Betrachtungen im Gutachten wurden mit Hilfe eines Verkehrsmodells

erarbeitet.

Dieses Verkehrsmodell basiert auf verschiedenen Datensätzen, z.B. vorhandene Verkehrszählungen oder den Ergebnissen der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ).

Die Kalibrierung des Modells erfolgte mit einem weiteren unabhängigen Datensatz aus Verkehrszählungen (z.8. am Knotenpunkt Heisberger Straße/Oberschelder Straße).

Dies entspricht der gängigen Vorgehensweise zur Aufstellung eines Verkehrsmodells.

Aus der SVZ 2010 lässt sich der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) von 3.345 Fz/24h ablesen. Dieser Wert dient als eine Grundlage im Verkehrsmodell.

Dazu werden Annahmen zu Widerständen im Netz getroffen, werktägliche Verkehre ermittelt und eine jährliche Steigerungen der Straßennetz Verkehrsleistung in die Modellierung einbezogen.

Zum Kalibrieren der Belastungen wurden Verkehrszählungen durchgeführt und die modellierten Werte damit abgeglichen.

Im Rahmen dieses Prozesses wurden die modellierten Werte im gesamten Netz so gut wie möglich durch Nachkalibrierungen an die Zählwerte angepasst.

Als Ergebnis wurde eine Verkehrsbelastung von 5.500 Fz/24h auf der L907 Oberschelder Straße ermittelt (Analysefall A1).

Die SVZ wird alle fünf Jahre wiederholt und zeigt damit eine kontinuierliche Zeitreihe hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklungen auf.

Zuletzt sollte die SVZ im Jahr 2020 durchgeführt werden. Durch die pandemischen Bedingungen fand diese jedoch erst im Jahr 2021 statt.

Die verkehrliche Entwicklung von 2005 bis 2020/2021 ist für die Zählstelle 51131212 auf der L907 Oberschelder Straße in der nachfolgenden Abbildung 1 dargestellt.

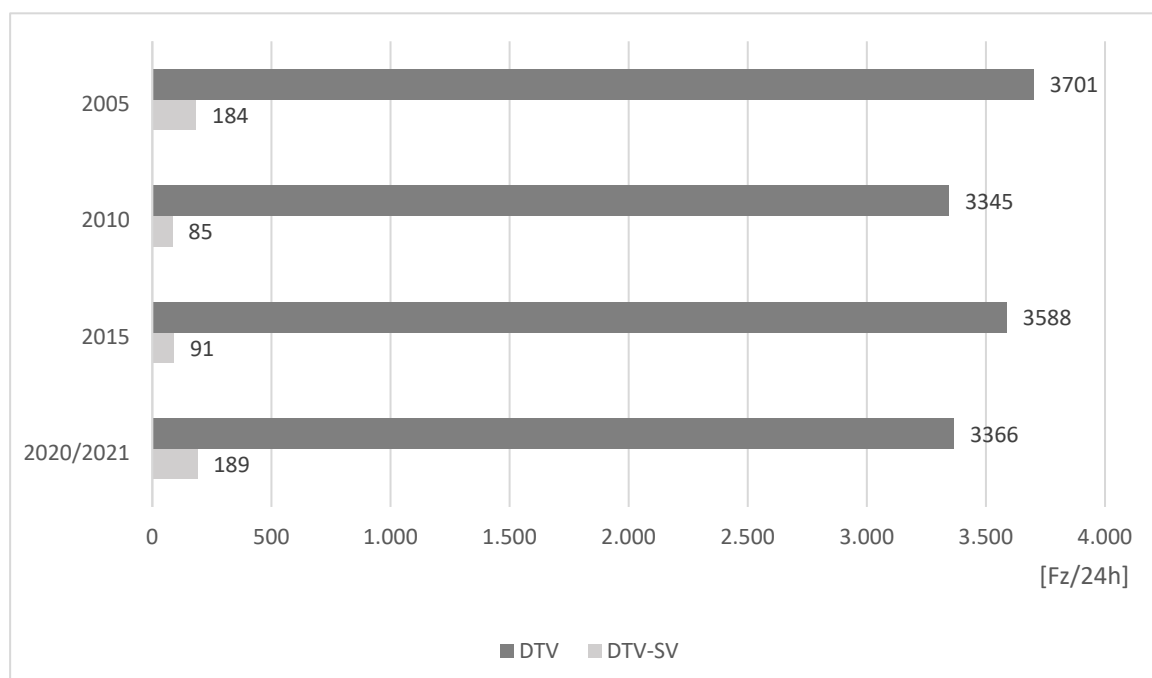


Abbildung 1: Entwicklung des DTV auf der L907

Anhand der Zeitreihe ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung auf der L907 seit 2005 um den Wert 3.500 Fz/24h schwankt, jedoch kein steigender oder sinkender Trend erkennbar ist.

Gleichzeitig lässt sich aber auch ein Anstieg des Schwerverkehrs (DTV SV) von 2010 bis 2020/2021 feststellen.

Im direkten Vergleich zwischen der SVZ 2020/2021 und der SVZ 2010 (Grundlage zum Gutachten) ist zudem ersichtlich, dass der DTV nahezu identisch ist. Auch hier ist jedoch ein starker Anstieg des DTV SV zu verzeichnen.

Aufgrund dessen ist davon auszugehen, dass es sich bei dem Modell zur Analyse 2013 um ein valides Verkehrsmodell handelt, welches als Grundlage zur Prognose 2030 geeignet ist. Außerdem kann festgehalten werden, dass sich die verkehrlichen Voraussetzungen zwischen 2013 und heute nicht verändert haben.

5) Auswirkungen auf die L907 basierend auf dem Gutachten (5.500 Fz/24h im Analysefall A1)

Bislang waren die Auswirkungen des Gewerbegebiets und des BAB-Anschlusses auf das umliegende Straßennetz kein Untersuchungsbestandteil.

Das umliegende Straßennetz wurde im Rahmen des zugrunde liegenden Verkehrsmodells berücksichtigt; eine Bewertung erfolgte jedoch ausschließlich über die Ermittlung der Qualitätsstufen an den betroffenen Knotenpunkten (s. Tabelle 3).

Im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen und -gutachten ist dies die gewöhnliche Vorgehensweise.

Bei der Durchsicht der vorliegenden Verkehrsuntersuchung (Anlage 1, Kapitel 2 & Anlage 2) wurde jedoch deutlich, dass neben den positiven Effekten des BAB-Anschlusses (z.B. Entlastung der Ortslage Lindenberg) auch Steigerungen der Verkehrsleistung auf verschiedenen Streckenabschnitten zu verzeichnen sind.

Da es sich bei den anliegenden Straßen um Landesstraßen handelt und an den Knotenpunkten keine Kapazitätseinbußen erkennbar sind, bedarf es augenscheinlich keiner weiteren Betrachtung.

Aus diesem Grund war eine solche weiterführende Untersuchung kein Bestandteil der beauftragten Leistung. Dies war bereits in dem ersten fertiggestellten Gutachten aus dem Jahr 2014 der Fall.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang insbesondere die L907 im Bereich der Ortslagen Oberschelden und Gosenbach, die gemäß des Gutachten eine starke Steigerung der Verkehrsmenge erfahren wird.

Je nach Planfall wurden bei der Ermittlung der Verkehrsmengen verschiedene Bestandteile berücksichtigt:

Tabelle 4: berücksichtigte Bestandteile in den Prognosefällen

	Prognose-Planfall P1	Prognose-Planfall P2
Allgemeine Entwicklungen und daraus abgeleitete Mehrbelastungen seit dem Analysejahr 2013	x	x
Neuverkehre durch das Gewerbegebiet auf Basis der Tabelle 2	x	x
Mehrbelastung aus BAB-Anschlussstelle und damit einhergehender, großräumiger Verkehrserzeugung		x

In Tabelle 5 sind die simulierten Ergebnisse auf der L907 für die verschiedenen Planfälle aufgezeigt.

Tabelle 5: Ergebnisse für die L907

Bezeichnung	Betrachtete Bestandteile	DTV _w	Prozentuale Steigerung bezogen auf A1
A1 Analyse	ohne Gewerbegebiet ohne Anschlussstelle	5.500 Fz/24h	+ 0 % (100 %)
P1 Prognose/Planfall	mit Gewerbegebiet ohne Anschlussstelle	10.610 Fz/24h	+93 % (193 %)
P2 Prognose/Planfall	mit Gewerbegebiet mit Anschlussstelle	12.310 Fz/24h	+ 124 % (224 %)

Erkennbar ist, dass sowohl das Gewerbegebiet alleine als auch in Kombination mit der BAB-Anschlussstelle zu einer starken Steigerung der Verkehrsbelastung insbesondere in den Ortslagen Gosenbach und Oberschelden führen wird.

Bereits im Prognosefall P1 ist eine annähernde Verdopplung bezogen auf den Analysefall A1 erreicht. Dies wird erwartungsgemäß durch Verkehrsverlagerungen zu Gunsten der BAB-Anschlussstelle nochmals erhöht, sodass mehr als eine Verdopplung zu erwarten ist.

Der neue Autobahnanschluss wäre nicht ausschließlich für das Gewerbegebiet von hohem Nutzen, sondern würde auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Autobahn im Vergleich zu den bestehenden BAB-Anschlussstellen verbessern. Das heißt, es wird zahlreiche Kfz-Fahrende geben, die durch die Möglichkeit der Nutzung des neuen BAB-Anschlusses ihre Routenwahl ändern werden. Es kommt somit zu teils großräumigen Verkehrsverlagerungen. Dies führt schlussendlich zu einem Mehrverkehr unabhängig von dem Gewerbegebietsverkehr.

Die Seiten U-7 und U-8 der Anlage 2 zeigen diejenigen Bereiche, die durch diesen neuen BAB-Anschluss eine verbesserte Erreichbarkeit der Autobahn aufweisen.

6) Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung der L907

Die L907 weist insbesondere in der Ortslage Gosenbach geringe Querschnittsbreiten auf. Diese schwanken zwischen rund 5,50 m und 10,50 m. Hier ist vor allem der Abschnitt zwischen der Buswende/Einmündung Siegener Straße und der nördlichen Ortstafel als maßge-

bend anzusehen.

In diesem Bereich sind etwa 90 % des Verlaufs der L907 schmaler als 8,50 m.

In weiten Teilen sind keine Gehwege vorhanden oder der Gehweg ist nur durch Markierungen von der Fahrbahn abgegrenzt.

Für einen zukünftig richtlinienkonformen und zuwendungsfähigen Ausbau müssen im Querschnitt eine ausreichende Fahrbahnbreite sowie Flächen für den Fußverkehr vorgehalten werden.

Aufgrund der beidseitigen Bebauung sind beidseitige Gehwege erforderlich. Im Querschnitt einer Neuplanung ist zudem dem Radverkehr Rechnung zu tragen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsbelastungen und der zuvor benannten Randbedingungen muss die Fahrbahn mindestens eine Breite von 4,50 m, besser jedoch von 5,50 m, zzgl. Seitenraum (Gehweg u.ä.), aufweisen.

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Breiten könnte ein Querschnitt mit beidseitigem Gehweg und 5,50 m breiter Fahrbahn nur auf etwa einem Drittel der Strecke umgesetzt werden.

Es wird demnach bereits bei der Betrachtung des verfügbaren Straßenraums deutlich, dass nicht alle zu berücksichtigenden Belange vollumfänglich beachtet werden können.

Die verträgliche Verkehrsmenge auf dieser Strecke muss daher so gering wie möglich gehalten werden.

Als gerade noch verträglich wird daher eine Verkehrsmenge von maximal 10.000 Fz/24h auf der L907 angesehen.

In der nachstehenden Grafik sind die Ergebnisse des Gutachtens für alle Prognose-Planfälle mit dieser Belastungsgrenze im Vergleich dargestellt.

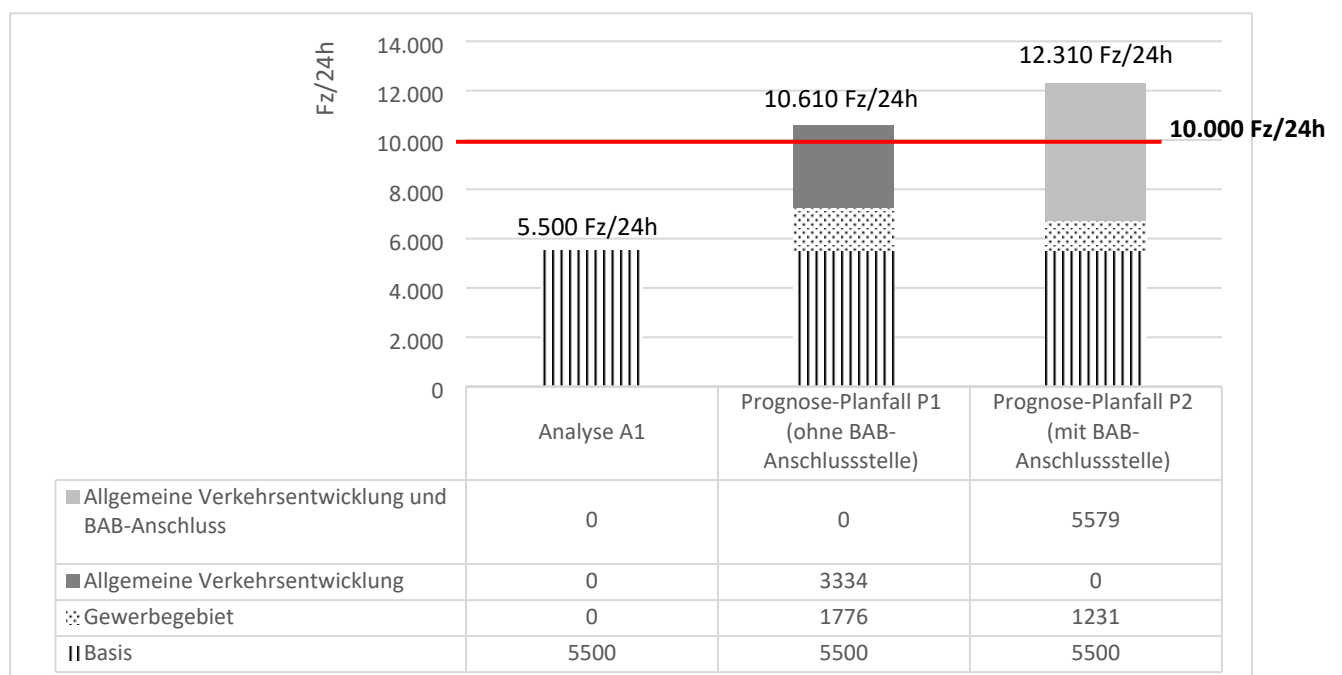


Abbildung 2: Darstellung der Prognose-Planfälle mit der verträglichen Verkehrsmenge

Dabei ist erkennbar, dass bereits der Prognose-Planfall P1 (nur Gewerbegebiet) die maximal verträgliche Verkehrsmenge übersteigt. Der Prognose-Planfall P2 (Gewerbegebiet mit BAB-Anschlussstelle) übersteigt diesen Wert um ca. 23 %.

Neben den zusätzlichen Verkehren aus dem Gewerbegebiet und ggfs. durch den BAB-Anschluss wird ein großer Anteil der zusätzlichen Verkehre durch „Allgemeine Verkehrsentwicklungen“ induziert.

Diese entstehen unter der Annahme, dass sich die Verkehrsmenge seit dem Analysejahr 2013 verändert hat und bilden die zu Grunde liegende Verkehrszunahme ab.

Die Verkehrsmenge der Gewerbegebietsverkehre wurde mittels Verkehrserzeugung im Gutachten erarbeitet und kann daher getrennt ausgewiesen werden.

Sowohl die Verkehre aus der Allgemeinen Verkehrsentwicklung als auch die Autobahnverkehre wurden mit dem Verkehrsmodell modelliert und simuliert. Allein auf Grundlage des vorliegenden Gutachtens kann daher im Planfall 2 keine Aussage darüber getroffen werden, zu welchem Anteil es sich bei dem verbleibenden Verkehr um Autobahnverkehr handelt. Es wurde darum auf eine Unterteilung verzichtet.

Der Anteil des Schwerverkehrs bezogen auf den gesamten Gewerbegebietsverkehr liegt bei rund 14 %. Im Schwerverkehr wird zumeist der direkteste Weg auf die Autobahn gewählt.

Im Fall des Prognosefalls P1 entfallen daher nur ca. 17 % der Schwerverkehrsfahrten aus dem Gewerbegebiet auf die L907, im Prognosefall 2 sind es lediglich 14 %. Auf der L907 ist der zu erwartende SV-Anteil daher im Vergleich gering.

Für die Allgemeine Verkehrsentwicklung sowie die Autobahnverkehre liegen diese Angaben nicht vor.

7) Potenzial verkehrslenkender Maßnahmen

Eine generelle Möglichkeit, um verkehrliche Auswirkungen auf eine Straße im notwendigen Maß zu steuern, sind verkehrslenkende Maßnahmen.

In diesem Projekt könnte eine solche Maßnahme ein Lkw-Fahrverbot auf der L907 sein.

Allerdings würde sich diese Maßnahme nur auf einen sehr kleinen Anteil der prognostizierten Verkehre (nur auf den Schwerverkehr) beziehen.

Gemäß Tabelle 2 und Abbildung 1 könnte die Verkehrsbelastung auf der L907 mit einem Lkw-Fahrverbot um rund 280 Kfz-SV/24h reduziert werden.

Damit läge die Verkehrsmenge weiterhin über der Obergrenze von 10.000 Kfz. Zugleich würde ein LKW-Fahrverbot auch auf die Teilnehmer zutreffen, die nicht zum Gewerbegebiet gehören.

Weitere verkehrslenkende Maßnahmen wie z.B. ein Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Anliegern oder eine Einbahnstraßenregelung sind aufgrund der Klassifizierung als Landesstraße nicht umsetzbar. Die Straße muss grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmenden nutzbar bleiben.

8) Fazit

Auf Grund der geringen vorhandenen Straßenraumbreite vor allem im Ortsteil Gosenbach gibt es bereits heute die Notwendigkeit zur Umgestaltung des Straßenquerschnitts zum Schutz der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer. Um dies auch bei einer zukünftigen Umplanung zu ermöglichen, ist die Festlegung und Berücksichtigung einer maximal verträglichen Verkehrsmenge auf der L907 unabdingbar. Sowohl der Planfall P1 als auch der Planfall P2 des Gutachtens liegen oberhalb der als gerade noch verträglich angesehenen Verkehrsbelastung von 10.000 Fz/24h.

Vor allem der Planfall 2 mit BAB-Anschlussstelle übersteigt die verträgliche Grenzbelastung deutlich. Aus diesem Grund wird die BAB-Anschlussstelle als nicht verträglich angesehen und soll nicht weiterverfolgt werden.

Auch bei einer direkten Anbindung des Gewerbegebiets an das vorhandene übergeordnete Straßennetz (Planfall 1: Gewerbegebiet ohne BAB-Anschluss) wird die Grenzbelastung überschritten.

Mit begleitenden verkehrslenkenden Maßnahmen könnte einer Reduzierung der prognostizierten Verkehrsmenge im Bereich des Schwerverkehrs erreicht werden. Allerdings fällt diese Reduzierung zu gering aus, als dass eine Unterschreitung der verträglichen Verkehrsmenge von 10.000 Kfz/24h erreicht werden könnte.

Aus diesem Grund soll sowohl von dem BAB-Anschluss als auch dem Gewerbegebiet verzichtet werden. Die Planungen sollen im Gesamten eingestellt werden.

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 checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)			
Es handelt sich um die Darstellung einer Studie, die in dieser Form noch keine Klimarelevanz aufweist.			

Im Auftrag

gez.

Thomas Runge
Abteilungsleiter 1/2

gez.

Benjamin Hinkel
Abteilungsleiter 4/1

Die Verwaltungsvorlage wurde aufgrund der Cyberattacke im Rahmen eines normalen Unterschriftenlaufs durch die beteiligten Adressaten auf der Papiervorlage verifiziert und weitergegeben und ist in der Digitalversion ohne Unterschrift gültig.

Anlage(n):

1. [1619_2023 - Anlage 1 Siegen 0558 Erläuterungsbericht 12.2022](#)
2. [1619_2023 - Anlage 2 Siegen 0558 Anlagen U BBW 12.2022](#)
3. [1619_2023 - Anlage 3 Siegen 0558 Anlagen V BBW 12.2022](#)