

Zuordnung	Maßnahmentitel (Handlungsansatz)	
ÖPNV	Ö1	Park & Ride sowie Bike & Ride (nachfrageorientierter Ausbau)
	Ö2	ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten
	Ö3	Pflege und Instandhaltung von Haltestellen
	Ö4	Initiierung von neuen Angebotsformen für verkehrsschwache Bereiche (zeitlich, räumlich)
	Ö5	Initiierung von Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben
	Ö6	Initiierung einer Mobilitätszentrale

ÖPNV (Bus- und Bahnverkehr)

Ö1 Park & Ride sowie Bike & Ride (nachfrageorientierter Ausbau)

Bestand

Lösung


Kurzbeschreibung

Um die Verknüpfung zum ÖPNV zu verbessern wurden im Kreis Siegen-Wittgenstein für jede kreisangehörige Kommune sogenannte Mobilstationen definiert (mindestens eine je Kommune). Für Siegen sind der ZOB/Hauptbahnhof Siegen und der ZOB/Bahnhof Weidenau als Mobilstation festgelegt. Beide Verknüpfungspunkte verfügen heute schon über Bike & Ride-Anlagen sowie Parkmöglichkeiten im Umfeld. Aufgrund der innerstädtischen Lage sind die Parkmöglichkeiten nicht als Park & Ride-Anlagen ausgewiesen.

Mobilstationen sollen durch eine möglichst einheitliche Gestaltung einen hohen Wiedererkennungswert haben und mit Hilfe von Infrastruktur die Verknüpfung zu Bus und Bahn sichern und fördern. Dabei liegt die Gestaltung eines Bahnhofsumfelds im Aufgabenbereich der Kommune. Die Stadtverwaltung Siegen sieht neben den als Mobilstationen definierten Verknüpfungspunkten auch für weitere bedeutende Verknüpfungspunkte Potenziale und bindet daher in den geplanten Um- und Ausbau auch die anderen vorhandenen Bahnhöfe Niederschelden-Nord und Eiserfeld sowie den Verknüpfungspunkt ZOB/Bahnhof Geisweid ein.

Im Hinblick auf positive Erfahrungen mit der Verknüpfung zum ÖPNV ist es wichtig ein ausreichendes Angebot an Parkständen im Kfz- und Radverkehr für ÖPNV-Kunden an relevanten Punkten anzubieten. Da der Kfz-Verkehr möglichst aus dem Kerngebiet der Stadt Siegen rausgehalten werden soll, sind Park & Ride-Anlagen vor allem in den Stadtrandlagen anzulegen. Bike & Ride-Anlagen sind an allen Bahnverknüpfungspunkten von Bedeutung (siehe hierzu auch Maßnahmensteckbrief R6). Dabei ist die Menge an ausreichenden Parkständen bzw. Abstellplätzen über regelmäßig wiederholte Parkraumerhebungen festzustellen. Neben den reinen Abstellmöglichkeiten ist hier auch der Bedarf an Ladeinfrastruktur für Kfz und Rad mitzudenken, da die Standzeiten an Bahnverknüpfungspunkten in der Regel größer sind und die Zeit gut zum Laden genutzt werden kann.

Zielsetzung

 Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖPNV

ÖPNV (Bus- und Bahnverkehr)

Ö2 ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten

Bestand

Lösung


Kurzbeschreibung

In Bereichen, in denen der straßengebundene ÖPNV (Linienbusverkehr) gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird, sind die Fahrtzeiten im Linienbusverkehr vom allgemeinen Kfz-Verkehrsaufkommen bzw. Kfz-Verkehrsfluss abhängig. Dadurch können in den Hauptverkehrszeiten ungewollte Verzögerungen an Knotenpunkten sowie Probleme beim Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr entstehen.

Die Fahrzeit im Linienbusverkehr beeinflusst die Attraktivität des Angebots. Im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit müssen diese möglichst schnell und vor allem auch zuverlässig sein. Um dies trotz der Abhängigkeit zum fließenden Kfz-Verkehr gewährleisten zu können, ist der Linienbusverkehr gegenüber dem allgemeinen Kfz-Verkehr zu priorisieren. Dies kann durch organisatorische Maßnahmen (Vorfahrtsberechtigung entlang der Linienwegen) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Verhinderung von verbotswidrigem Parken am Fahrbahnrand) erzielt werden.

Neben den organisatorischen und ordnenden Maßnahmen kann eine Beschleunigung auch durch infrastrukturelle Maßnahmen erfolgen. Bei Umgestaltungen und Neuanlagen von Haltestellen soll in Abhängigkeit der Bedingungen vor Ort die Möglichkeiten zur Verlegung der Haltemasten vor eine Lichtsignalanlage (ermöglicht eine signaltechnische Priorisierung des Linienbusverkehrs am Knotenpunkt) oder zur Umwandlung von Busbuchten zu Buskaps (erspart das Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr) geprüft werden. Letzteres wurde bereits soweit wie möglich in den vergangenen Jahren geprüft und umgesetzt. Im Idealfall wird der Linienbusverkehr auf Bussonderfahrstreifen getrennt vom Kfz-Verkehr geführt.

Zielsetzung

 Verbesserung der Pünktlichkeit

ÖPNV (Bus- und Bahnverkehr)

Ö3 Pflege und Instandhaltung von Haltestellen

Bestand

Lösung

Kurzbeschreibung

Die Haltestellen stellen den Zugang zum Linienbusverkehr dar. Um dessen Nutzungsmöglichkeit grundsätzlich gewährleisten zu können, muss die Infrastruktur Haltestelle barrierefrei sein, gepflegt und Instand gehalten werden.

Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen ist gesetzlich gefordert (Personenbeförderungsgesetz) und bis 2022 vollständig umzusetzen. Eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen erleichtert nicht nur mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen den Zugang und den Einstieg, sondern allen ÖPNV-Nutzenden. Während die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen in kommunaler Zuständigkeit liegt, ist der VWS für den Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen zuständig. Für die Kommunen der Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein hat der ZWS einen Haltestellenleitfaden entwickelt, der auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit beschreibt (Bordausbildung, Bodenindikatoren, Querungsmöglichkeiten, Fahrgastunterstände, Aufenthalts- und Warteflächen). Die VWS muss sich nach den in den Konzessionen enthaltenen Qualitätsanforderungen richten.

Im Hinblick auf den Wohlfühlfaktor sind die Haltestellen in regelmäßigen Zeitabständen zu reinigen. Beschädigungen (z. B. zerbrochene Scheiben des Windschutzes bzw. der Überdachungsanlage sollen schnellstmöglich ausgetauscht werden).

Um Haltestellen als Angsträume zu vermeiden und die Verkehrs- und Personensicherheit zu erhöhen wird eine Beleuchtung der Haltestellen empfohlen. Insbesondere zentrale Haltestellen sollten beleuchtet werden. Im Hinblick auf die Energiekosten sind die Möglichkeiten einer Solarbeleuchtung für Bushaltestellen zu prüfen.

Zielsetzung

- ➔ Gewährleistung der Zugänglichkeit zum ÖPNV
- ➔ Verbesserung der Aufenthaltsfunktion
- ➔ Verbesserung des sozialen Sicherheitsgefühl

ÖPNV (Bus- und Bahnverkehr)

Ö4 Initiierung von neuen Angebotsformen für verkehrsschwache Bereiche (zeitlich, räumlich)

Bestand

Lösung


Kurzbeschreibung

Im Hinblick auf den wirtschaftlichen Betrieb sind die Möglichkeiten für verkehrsschwache Räume (dünn besiedelte Bereiche) und Zeiten (vor allem nachts und am Wochenende) die Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung eines ausreichenden ÖPNV-Angebots zu prüfen.

Im Kreis Siegen-Wittgenstein gibt es in den ländlichen Bereichen schon mehrere Bürgerbusangebote, die nach dem Prinzip „Bürger fahren Bürger“ arbeiten und ein ehrenamtliches Engagement erfordern. Der ZWS hat sich dieses Prinzip im Rahmen eines in Lennestadt durchgeführten Pilotprojekts zunutze gemacht. Das Ride-Sharing-Projekt „Bürger fahren Bürger - Mobilenn“ basiert auf der Nutzung von privaten Pkw, die über eine Plattform mit den Nutzern verknüpft werden sollen. Des Weiteren hat der ZWS den Einsatz eines automatisierten Elektrokleinbusses im Pilotprojekt „Südwestfalen Autonom & Mobil (SAM)“ getestet, um Erfahrungen hinsichtlich der erforderlichen Ladetechnik, der Einbindung in den ÖPNV sowie zur Akzeptanz in der Bürgerschaft zu sammeln.

Beide Projekte zielen darauf ab, die Mobilität im ländlichen Raum aufrecht zu erhalten und sind inzwischen abgeschlossen. Es wird angeregt, dass die Stadtverwaltung Siegen im Austausch mit dem ZWS eruiert, inwieweit sich die erhofften Erfolge der beiden Projekte eingestellt haben und ob sie auf Teilbereiche der Stadt Siegen anwendbar sind. Sollte dies nicht der Fall sein, sind neue Möglichkeiten zu identifizieren und ggf. auch als Pilotprojekte im Stadtgebiet Siegen zu erproben.

Zielsetzung

 Gewährleistung der Daseinsvorsorge

ÖPNV (Bus- und Bahnverkehr)

Ö5 Initiierung von Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben

Bestand

Lösung


Kurzbeschreibung

Vor allem im dicht besiedelten Stadtraum kommt es aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen zu einer Beeinträchtigung durch die klimaschädlichen Fahrzeugabgase. Dabei sind auch die Abgase des Linienbusverkehrs nicht ohne Bedeutung, zumindest auf der vielgenutzten Talachse.

Der ZWS hat keinen direkten Einfluss auf die eingesetzte Fahrzeugtechnik, unterstützt aber die im Verbandsgebiet tätigen Busunternehmen bei der Modernisierung des Fuhrparks durch eine Förderung. Die Fahrzeugqualität hat sich durch Investitionen in den vergangenen Jahren verbessert (liegt in Zuständigkeit der VWS). Durch Neuanschaffungen wurde das durchschnittliche Fahrzeugalter gesenkt und die Umweltfreundlichkeit verbessert (geringerer Schadstoffausstoß). Bisher sind aber noch keine Elektrobusse, Wasserstoffbusse oder Hybridbusse im Einsatz.

Es wird angeregt, dass die Stadtverwaltung Siegen im Austausch mit dem ZWS eruiert, inwieweit der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben gefördert werden kann. Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung können die grundsätzlichen Möglichkeiten abgeklärt werden. Auch der geplante weitere Ausbau des Wasserstofftankstellennetzes in Siegen kann den Einsatz fördern.

Zielsetzung

 Reduzierung des Schadstoffausstoßes im ÖPNV

ÖPNV (Bus- und Bahnverkehr)

Ö6 Initiierung einer Mobilitätszentrale

Bestand

Lösung

Kurzbeschreibung

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements soll sich die Verkehrsmittelwahlentscheidung mittel- bis langfristig mit Hilfe von Information und Beratung zu Gunsten des Umweltverbunds ändern. Dazu sollen Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität in einer möglichst zentral gelegenen Serviceeinrichtung, einer sogenannten Mobilitätszentrale, angeboten und verkehrsmittelübergreifend gebündelt werden. Im Gegensatz zu einem konventionellen Kundencenter des ÖPNV-Betreibers soll das Angebot der Mobilitätszentrale breiter gefächert sein und den Schwerpunkt auf der Beratung sowie einer stärkeren Service- und Kundenorientierung haben. Ziel ist es, dem Kunden eine verlässliche Dienstleistungsqualität zu bieten, die zugleich für die Betreiber wirtschaftlich ist. Das Dienstleistungsangebot der Mobilitätszentrale kann dabei stufenweise auf- und ausgebaut werden. Neben den allgemeinen Mobilitätsmöglichkeiten kann zum Beispiel auch der Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement (Beratung von Betrieben) und zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement (Beratung von Schulen) integriert werden.

Es ist davon auszugehen, dass nicht nur die Stadt Siegen ein Interesse an der Initiierung des Projekts hat, sondern auch weitere Akteure wie beispielsweise der ZWS oder der Kreis Siegen-Wittgenstein. Im Rahmen eines Akteurstreffens (z. B. interkommunaler Arbeitskreis Mobilität des Kreises Siegen-Wittgenstein) ist das Interesse und die Möglichkeiten abzuklären.

Zielsetzung



Zentralisierung der Informationen zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten