

Zuordnung		Maßnahmentitel (Handlungsansatz)
Kfz-Verkehr	K1	Tempo 30-Zonen
	K2	LSA-Koordinierung
	K3	Parkleitsystem (kleinräumig)
	K4	Parkraumbewirtschaftung

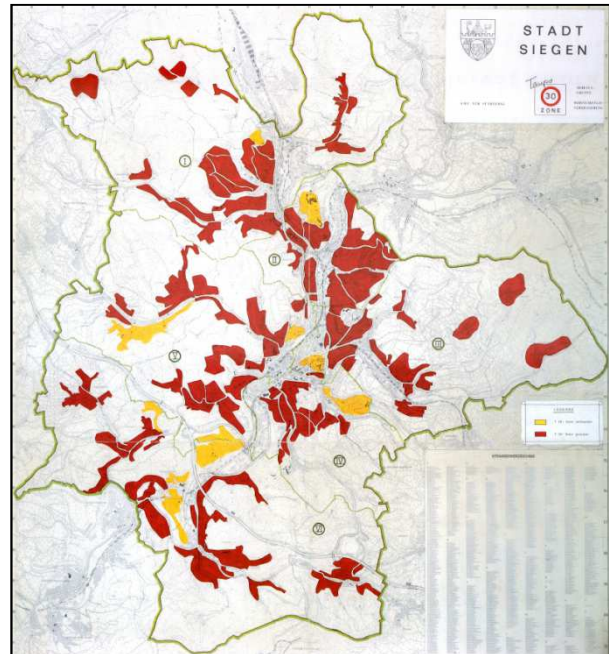
# Kfz-Verkehr

## K1 Tempo 30-Zonen

### Bestand

./.

### Lösung



Tempo 30-Zonen-Konzept (1991)

### Kurzbeschreibung

Bereits 1991 hat die Siegener Stadtverwaltung ein gesamtstädtisches Konzept zur einheitlichen Anwendung von Tempo 30-Zonen erarbeitet. Ein definiertes Vorbehaltsnetz bildet das leistungsfähige Grundgerüst zur Abwicklung des notwendigen Verkehrsbedarfs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als Regelmaß (innerorts). Abseits davon befinden sich sensible (Wohn-)Bereiche für die eine Verkehrsberuhigung erzielt werden soll.

Das definierte Vorbehaltsnetz wurde aufgrund von Netzänderungen 2016 überprüft und angepasst. Das aktuelle Vorbehaltsnetz (2016) unterscheidet sich durch punktuelle Ergänzungen nicht wesentlich vom damaligen Vorbehaltsnetz (1991). Auch die Grundsätze für die Anwendung von Tempo 30-Zonen haben sich nicht geändert.

Aufgrund der durchgeführten Anpassungen bzgl. des Vorbehaltsnetzes sollte das vorliegende Tempo 30-Zonen-Konzept fortgeschrieben werden. Hierzu ist zunächst der Umsetzungsstand des vorliegenden Tempo 30-Zonen-Konzepts (kartographische Erfassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten abseits des Vorbehaltsnetzes) sowie die gestalterische Umsetzung von vorhandenen Tempo 30-Zonen (Fotodokumentation) zu ermitteln.

Zeigen sich Bereiche, die im Konzept (1991) als Tempo 30-Zone vorgeschlagen wurden, aber noch nicht umgesetzt sind, ist die Gültigkeit der Empfehlung zu überprüfen (Abgleich der Gebietsbedeutung unter Berücksichtigung des aktuellen Vorbehaltsnetzes). Bei bestehender Gültigkeit, sollen Tempo 30-Zonen verkehrsrechtlich angeordnet werden. Da eine reine Beschilderungsmaßnahme nicht zu einem ausreichenden Erfolg – Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit – führt, sind begleitende Umgestaltungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

## Zielsetzung

- ➔ Verlagerung der Durchgangsverkehre auf das schnellere Vorbehaltsnetz
- ➔ Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten abseits des Vorbehaltsnetzes
- ➔ Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Wohnstraßen
- ➔ Schaffung von Lebensraum (Flächenumnutzung)

## Kfz-Verkehr

### K2 LSA-Koordinierung

#### Bestand

#### Lösung



#### Kurzbeschreibung

Eine Steuerungsmöglichkeit des Kfz-Verkehrsflusses an Knotenpunkten bestehen im Wesentlichen an Lichtsignalanlagen. Die Signalzeitenprogramme der Lichtsignalanlagen können durch Koordinierung aufeinander abgestimmt werden, sodass eine sogenannte „grüne Welle“ den Verkehrsfluss begünstigen kann. Für die vorhandenen Lichtsignalanlagen auf der Talachse in Nord-Süd-Richtung (Weidenauer Straße, Hagener Straße usw.) und in Ost-West-Richtung (Frankfurter Straße, Spandauer Straße, Freudenberger Straße usw.) gibt es in mehreren Teilabschnitten eine Koordinierung, die für einen verbesserten Verkehrsfluss sorgt.

Es steht die Überlegung im Raum, die bestehende Koordinierung auf der Talachse zu „unterbrechen“ und an den HTS-Auf- und -Abfahrten zu orientieren. Durch Bildung von Koordinierungsabschnitten zwischen den HTS-Auf- und -Abfahrten wird der allgemeine Kfz-Verkehr zügig aus den dazwischenliegenden Siedlungsgebieten zur HTS (bzw. umgekehrt) geführt. Zugleich sind aufgrund der unterbrochenen „grünen Welle“ Verlagerungen des durchgehenden Kfz-Verkehrs von der Talachse auf die HTS zu erwarten. Um hier den Umweltauswirkungen der zu erwartenden Mehrbelastungen auf der HTS entgegen zu wirken, sodass für die Anwohnern keine weitere Beeinträchtigung entsteht, ist die Anordnung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung zu prüfen.

In Bezug auf den straßengebundenen ÖPNV (Linienbusverkehr) ist darauf zu achten, dass diesem weiterhin eine durchgehende Bevorrechtigung gewährleistet wird. Die konkrete Umsetzung der „Brechung“ der bestehenden Koordinierung erfordert weitere detailliertere Untersuchungen.

#### Zielsetzung

-  Verkehrsverlagerung der durchgehenden Kfz-Verkehren auf die HTS
-  zügige Verbindung der umliegenden Quell-/Zielfahrten auf die HTS

## Kfz-Verkehr

### K3 Parkleitsystem (kleinräumig)

#### Bestand

#### Lösung



#### Kurzbeschreibung

Kfz müssen am Quell- und Zielort abgestellt werden (ruhender Kfz-Verkehr). Dabei sind unterschiedliche Nutzeransprüche zu unterscheiden. Während Anwohner ihre Fahrzeuge auf privaten Grund oder im direkten Wohnumfeld abstellen und vor allem abends am Wohnstandort parken, haben Kunden/Besucher in der Regel keinen festen Parkstand, wollen aber auch am liebsten in unmittelbarer Nähe des Zielorts parken. Sie müssen sich im öffentlichen Straßenraum einen verfügbaren und geeigneten Parkstand suchen (Parksuchverkehr).

Mit Hilfe des städtischen Parkleitsystems wird der Parksuchverkehr möglichst stadtverträglich zu den großen Parkieranlagen (Parkhäuser und Parkplätze) geführt. Neben diesen großen Parkflächen gibt es in den einzelnen Stadt-/Ortsteilzentren aber auch weitere, deutlich kleinere öffentliche Parkflächen (in der Regel im öffentlichen Straßenraum bzw. auf angrenzenden Flächen). Mit Hilfe der Parkraumbewirtschaftung (siehe auch Maßnahmensteckbrief K4) sollen die großen Parkieranlagen vor allem von Langzeit- und Dauerparkern genutzt werden und die kleineren Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Kurzzeitparker zur Verfügung stehen.

Vor diesem Hintergrund ist neben der Anzeige der großen Parkieranlage auch eine Anzeige der im Straßenraum verfügbaren Parkstände sinnvoll. Aufgrund der Kleinteiligkeit dieses Parkraumangebots ist eine Erweiterung des städtischen Parkleitsystems um eine lokale Komponente sinnvoll. Es soll kleinräumig (z. B. auf Stadt-/Ortsteilebene) angezeigt werden, wo wie viele Parkstände verfügbar sind. Über die Anzeige der Verfügbarkeit soll der Parksuchverkehr gezielt zu freien Parkständen geleitet werden, sodass der Mehraufwand des Parksuchverkehrs auf ein notwendiges Minimum reduziert werden kann.

#### Zielsetzung

-  gezielte Lenkung des Parksuchverkehrs zu verfügbaren Parkständen
-  Reduzierung des Parksuchverkehrs

# Kfz-Verkehr

## K4 Parkraumbewirtschaftung

### Bestand

### Lösung



#### Kurzbeschreibung

Die Festlegung einer Parkraumbewirtschaftung ist kein einmaliger Planungsvorgang, sondern sollte aufgrund von Entwicklungsprozessen im Stadtgebiet einem stetigen Controlling (Analyse von Parkraumangebot und -nachfrage mit anschließender zielgerichteter Anpassung der Steuerung) unterzogen werden. In Siegen wurde das bestehende Parkraumbewirtschaftungskonzept zuletzt 2018 angepasst. Eine Analyse von Parkraumangebot und -nachfrage erfolgte jedoch nicht.

Mit dem geplanten Standortwechsel der Universität Siegen (Kooperationsprojekt „Uni (kommt) in die Stadt“) sind Änderungen in der Struktur der Verkehrsnachfrage und in diesem Zusammenhang auch mit der Parkraumnachfrage zu erwarten. Vor diesem Hintergrund sollte eine aktuelle Parkraumanalyse im Stadtgebiet Siegen durchgeführt werden.

Hierzu sollten zunächst die gebietsbezogenen Flächennutzungen erfasst werden, um Bereiche mit konkurrierender Parkraumnachfrage zu identifizieren (v. a. Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufen/Besorgung, Freizeit), für die anschließend eine detaillierte Analyse durchgeführt werden sollte. Für die Analyse ist das Parkraumangebot (Anzahl Parkstände), die Art der Bewirtschaftung (ohne Regelung, Parkscheibenregelung, Parkscheinregelung) sowie die Parkraumnachfrage (Belegung, ggf. mit Belegungsdauer) für den öffentlichen Straßenraum und im Gebiet vorhandene öffentlich zugängliche Parkflächen zu mehreren Zeitabschnitten zu erfassen und auszuwerten. Anstehende, aber noch nicht umgesetzte Gebietsentwicklungen sind über Prognosen des zukünftigen Parkraumbedarfs zu berücksichtigen. Auf Grundlage der Analyseergebnisse sind die Anpassungsnotwendigkeiten abzuleiten (Bewohnerparkzonen, Bewirtschaftungsgebiet, Bewirtschaftungsform, Wegweisung).

#### Zielsetzung

-  Steuerung des Kfz-Parksuchverkehrs (Routen-, Zielwahl, Umschlaghäufigkeit)
-  Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens des ruhenden Kfz-Verkehrs