

1. LEBENSWERTES SIEGEN

Siegen bietet mit seinem Waldreichtum, der schnellen Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten sowie der harmonischen Kombination aus städtisch geprägten Stadt-/ Ortsteilen sowie ländlichen Stadt-/Ortsteile **eine gute Grundlage für eine lebenswerte Stadt**. Hinzu kommen das große Bildungsangebot und vielfältige Arbeitsmöglichkeiten.

Diese **Lebensqualität** gilt es zu **erhalten und** durch gezielte Förderung der umweltverträglichen Mobilität **auszubauen**. Dies erfordert eine Förderung des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV), eine Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen (Lärm und CO₂) sowie eine Neuaufteilung und Gestaltung der öffentlich zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen.

2. STADT DER KURZEN WEGE

Das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ ist als Ergänzung zum Leitbild „Lebenswerte Stadt“ zu sehen.

Eine **kompakte Siedlungsstruktur**, **Nutzungsdurchmischung** sowie eine **attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume** bilden die Voraussetzungen, alltägliche Wege in kurzer Zeit und möglichst ohne Pkw zu bewältigen. Dies erfordert eine **komfortable, sichere, möglichst direkte und barrierefreie Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr** und eine möglichst direkte Erreichbarkeit von Haltestellen/-punkten des ÖPNV.

3. EINRICHTUNG EINES STRATEGISCHEN LIEGENSCHAFTSMANAGEMENT

Da die Flächenverfügbarkeit begrenzt ist und alle Verkehrsteilnehmer Flächen für die benötigten Infrastrukturen beanspruchen, ist eine **Sicherung geeigneter und ausreichender Liegenschaften** zur Wahrnehmung der kommunalen Aufgabenerfüllung erforderlich. In diesem Zusammenhang ist ein strategisches Liegenschaftsmanagement z. B. innerhalb von Quartieren und in zentralen Bereichen von großer Bedeutung. Bei Bebauungsplanverfahren sind die **Belange der verschiedenen Verkehrsträger vorausschauend zu berücksichtigen**.

4. FÖRDERUNG DES FUßVERKEHRS

Für den Fußverkehr ist ein **kleinräumiges, komfortables, sicheres und möglichst direktes Fußwegenetz** von Bedeutung.

Neben der **Erreichbarkeit** kleinräumiger Ziele ist auch die Erreichbarkeit von großräumigen Zielen ohne Benutzung des Kfz zu ermöglichen. Hierfür sind die Zuwegung zu Verknüpfungspunkten und Haltestellen/-punkten des ÖPNV (Bus und Bahn) sowie eine entsprechende Gestaltung jener notwendig. Dabei ist immer die **Nutzbarkeit für alle**, d. h. die Barrierefreiheit und die Vermeidung von Nutzungsentfremdung der Gehwege durch z. B. Container oder Schilder, zu beachten.

Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sind Maßnahmen zur **Instandhaltung** der Infrastruktur sowie zur **Verkehrssicherung** von Bedeutung.

5. FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS

Analog zum Fußverkehr ist auch im Radverkehr ein **komfortables, sicheres und möglichst direktes Radverkehrsnetz** von Bedeutung. Notwendig sind sowohl **klein- als auch großräumige Verbindungen**.

Auf den **Hauptverkehrsachsen** sind Radverkehrsanlagen zu schaffen, die neben den Ansprüchen der touristischen Nutzung vor allem die der Alltagsnutzung erfüllen. Es sollen Vernetzungen der Siegener Stadtteile untereinander, aber auch zu Nachbarkommunen geschaffen werden. Auf die sichere und komfortable Erreichung des Hauptradnetzes aus den Wohngebieten etc. ist zu achten. Dazu sind in diesen Bereichen Radverkehrsanlagen oder Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Betracht zu ziehen.

Neben den Radverkehrsanlagen sind sichere und in ausreichender Zahl vorhandene **Radabstellanlagen** und – zur Förderung der Elektromobilität – **Lademöglichkeiten** von Bedeutung. Die Verfügbarkeit von Abstellanlagen und Lademöglichkeiten soll dabei sinnvollerweise nicht auf neuralgische Punkte im Stadtgebiet beschränkt sein, sondern auch auf die kleinräumigen Bereiche (z. B. Wohngebiete) übertragen werden.

Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr vorgesehene Bereiche sollen **von Nutzungsentfremdungen** durch z. B. Container oder geparkte Autos **freigehalten** werden. Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sind Maßnahmen zur **Instandhaltung** der Infrastruktur sowie zur **Verkehrssicherung** von Bedeutung.

6. FÖRDERUNG DES ÖPNV

Der ÖPNV soll im Rahmen der Einflussmöglichkeiten der Stadt gefördert werden. Dazu zählt vor allem die **Planung und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur** wie Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit je nach Lage und Umfeld notwendiger Ausstattung.

Um **allen Bürgerinnen und Bürgern den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln gewähren** zu können, soll eine gute Zuwegung zu den Haltepunkten/-stellen vorhanden sein. Sowohl bei der Zuwegung als auch bei den Haltestellen/-punkten und den Fahrzeugen des ÖPNV sollen die **Belange der Barrierefreiheit berücksichtigt** werden.

Zur Förderung der Intermodalität und der Verlagerung von Verkehrsströmen, insb. Pendlerströmen, sollen verkehrsbedeutende ÖPNV-Haltestellen/-punkte mit **weiteren Ausstattungselementen** wie etwa **Radabstellanlagen, Ladeinfrastruktur** für Rad und Kfz und **Fahrzeitinformationsdiensten** (sowohl digital wie auch analog) ergänzt werden. Auch die **Erweiterung von Park+Ride-Möglichkeiten** ist in Betracht zu ziehen.

Die Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV sind sinnvollerweise in **enger Kooperation mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein** als Aufgabenträger des ÖPNV und dem **Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)** zu erarbeiten und durchzuführen.

7. VERTRÄGLICHE ABWICKLUNG DES KFZ-VERKEHRS

Der Kfz-Verkehr, der nicht auf den Umweltverbund verlagert werden kann, ist **so verträglich wie möglich abzuwickeln**. Dies erfordert eine **Optimierung des Verkehrsflusses**, eine **gezielte Verkehrslenkung** sowie eine **Förderung von alternativen Kfz-Antrieben**.

8. VERTRÄGLICHE ABWICKLUNG DES WIRTSCHAFTSVERKEHRS

Zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Siegen ist ein **leistungsfähiges innerstädtisches Verkehrsnetz** sowie eine **gute Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz** erforderlich (Gütertransport, Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes). Um die Lebensqualität der Anwohner so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, sind hinsichtlich der Lkw-Führung **sensible Bereiche zu meiden**.

Die **Abwicklung der KEP-Dienste** soll möglichst **umwelt- und sozialverträglich** gestaltet werden. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Akteure. Es sollen sowohl **alternative Antriebe** als auch **alternative Betriebskonzepte** zur Zielerreichung berücksichtigt werden.

9. MOBILITÄTSMANAGEMENT

Das Mobilitätsmanagement wird als **Querschnittsaufgabe** gesehen. Es ist eine **gegenseitige Abstimmung** mit den Zielvorgaben der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie der Bauleitplanung und der Wirtschaftsförderung erforderlich, so dass diese bei neuen Planungen frühzeitig berücksichtigt werden können.

Durch verschiedene Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z. B. schulisches Mobilitätsmanagement) soll das **Mobilitätsbewusstsein der Bevölkerung beeinflusst** werden.

In Bezug auf ein **betriebliches Mobilitätsmanagement** übernimmt die **Verwaltung** eine **Vorbildfunktion**.

10. KOORDINATION UND INFORMATION

Die Stadt übernimmt eine **koordinierende und informierende Rolle** bezüglich der **Öffentlichkeitsarbeit**.

Um das Bewusstsein der Bevölkerung nachhaltig hin zur umweltbewussten Mobilität zu verändern, ist eine **gute Kommunikation und Information** zu umgesetzten Maßnahmen sowie deren Hintergrund/Notwendigkeit notwendig.

Gleichzeitig ist es ratsam, die Bevölkerung zur Nutzung der Angebote, beispielsweise über Kampagnen, zu motivieren.

Die **Stadt** dient der Bürgerschaft und ansässigen Betrieben **als zentraler Ansprechpartner** für verkehrliche Fragen und Themenstellungen auf städtischer Ebene.

11. UMSETZUNG UND FORTSCHREIBUNG DER LEITZIELE

Die Verkehrssituation unterliegt aufgrund sich stetig verändernder Rahmenbedingungen und der **fortschreitenden Verkehrsplanung** einem stetigen Wandel, sodass in regelmäßigen Zeitabständen eine **Überprüfung des Arbeitsstands** erforderlich ist.

In den dafür erforderlichen **Controlling-Prozess** sollen **alle relevanten Akteure eingebunden** werden (u. a. projektbegleitender Arbeitskreis zur Aufstellung des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität, projektbegleitender Arbeitskreis Radverkehr, Verwaltung, Politik). Zu ausgewählten Fragestellungen/ Themen ist die Einbindung von weiteren Akteuren wie Kreisverwaltung, Nachbarkommunen oder Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) sinnvoll.