

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßen- und Verkehrsplanung
Bearbeitet von: Larena Kühnel

Siegen, 28.03.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss	25.04.2023
Haupt- und Finanzausschuss	26.04.2023
Rat	10.05.2023

Kurzbezeichnung:

Fertigstellung Geschwindigkeitskonzept

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt das vorliegende Geschwindigkeitskonzept als Handlungsgrundlage für verkehrsbehördliche Anordnungen und Planungen und beauftragt die Verwaltung mit der Prüfung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen des Konzeptes gemäß den Anlagen 1 bis 5 im Rahmen der rechtlichen und technischen Vorgaben.

Sachverhalt / Begründung:

In dem 2021 fertiggestellten Klimaschutzteilkonzept Mobilität wurden zahlreiche Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Umweltverbundes und der verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs festgehalten.

Der Umsetzungsbeschluss zum Klimaschutzteilkonzept wurde mit der VL 356/2021 getroffen.

Daraus ging eine erste Vorlage zur Erarbeitung eines nachfolgenden Konzeptes hervor. Mit Vorlage VL 359/2021 wurde die „Aktualisierung und Überarbeitung des Tempo-30-Zonen-Konzeptes aus 1991 zu einem Geschwindigkeitskonzept“ beschlossen.

Bislang gab es keine Gesamtübersicht über die vorhandenen Geschwindigkeiten im Siegener Stadtgebiet.

Es erfolgte daher zunächst eine Bestandsaufnahme über die vorhandenen Geschwindigkeiten. Berücksichtigt wurden dabei auch die während des Prozesses angeordneten neuen Geschwindigkeiten.

Anlage 1 stellt den Ist-Zustand dar. Er dient als Grundlage für die weiteren Betrachtungen.

Anlage 2 stellt den zukünftigen Zustand nach Umsetzung der Stufen 1 bis 3 dar.

Anlage 3 zeigt diejenigen Straßenzüge und –abschnitte, auf denen im Rahmen der Stufen 1 bis 3 eine Veränderung notwendig ist.

Anlage 4 stellt den zukünftigen Zustand nach Umsetzung der Stufe 4 dar.

Anlage 5 zeigt diejenigen Straßenzüge und –abschnitte, auf denen im Rahmen der Stufen 4 eine Veränderung geplant ist. Diese Darstellung ist überlagert mit dem klassifizierten Straßennetz.

Ziel des Konzeptes

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität beschreibt als ein zentrales Leitbild ein „Lebenswertes Siegen“.

„Lebenswertes Siegen“ bedeutet nicht nur die Nähe zur Naherholungsgebieten, gute Bildungseinrichtungen oder vielfältige Arbeits- und Vergnügungsmöglichkeiten.

„Lebenswertes Siegen“ bedeutet mehr. In einer lebenswerten Stadt können Menschen jeder sozialen Schicht an den Aktivitäten des alltäglichen Lebens teilnehmen, in Interaktion mit anderen Menschen treten und sich im Stadtgebiet auf sicheren Wegen bewegen und begegnen.

Ein zentraler Baustein ist dabei die sowohl subjektiv als auch objektiv empfundene Sicherheit der Bevölkerung auf den Straßen und die Bereitschaft der Menschen die Infrastruktur zu nutzen.

Dies trifft dabei vor allem auf den Rad- und Fußverkehr zu. Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad fortbewegen, sind darauf angewiesen, dass eine sichere und komfortable Infrastruktur vorgehalten wird.

Da innerstädtisch häufig die Straßenraumbreiten zur Anlage einer separaten Radinfrastruktur oder einer nach Regelwerk notwendigen Gehwegbreite fehlen, müssen alternative Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr ausgeschöpft werden.

Eine verringerte innerörtliche Geschwindigkeit von 30 km/h trägt dazu bei, dass sich sowohl der Rad- als auch der Fußverkehr auf innerstädtischen Straßen sicherer fühlen (kann), nicht notwendigerweise eine separate Radverkehrsanlage vorhanden sein muss, um den Radverkehr sicher führen zu können und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität entlang dieser Strecken entsteht.

Insgesamt soll dieses Geschwindigkeitskonzept zu einer Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus beitragen und dadurch sowohl das Verständnis im Straßenverkehr als auch die Verkehrssicherheit erhöhen. Gleichzeitig werden dadurch weitere Wegebeziehungen des Radnetzes erschlossen.

Ziel des nun vorliegenden Konzeptes ist es demnach, eine Handlungsgrundlage für zukünftige Planungen und verkehrsbehördliche Anordnungen hinsichtlich der Anordnung von Tempo 30 zu bieten.

Grundlagen

Wichtige Grundlage für das Konzept ist die Bereitschaft der Stadt Siegen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten die Geschwindigkeiten zu reduzieren und die Bedingungen für einen lebenswerten und sicheren Stadtraum weiter auszubauen.

Diese Bereitschaft wurde durch den Beitritt zur „Städteinitiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ im Mai 2022 und den zugehörigen Ratsbeschluss AT 177/2022 bekräftigt.

Das vorliegende Geschwindigkeitskonzept umfasst mehrere Umsetzungsstufen.

Diese Stufen beschreiben den möglichen Ausbaustandard in verschiedenen Etappen.

Berücksichtigt wurde dabei insbesondere die aktuelle rechtliche Grundlage der Straßenverkehrsordnung (StVO, Stand 02.2023).

Ergänzend zu den bereits heute umsetzbaren Stufen 1 bis 3 wurde die Umsetzungsstufe 4 erarbeitet.

Diese berücksichtigt die zukünftig erwartete Möglichkeit für Kommunen, auch auf klassifizierten Straßen nach eigenem Ermessen eine Geschwindigkeitsreduzierung anzuordnen.

Diese Stufe 4 umfasst kein flächendeckendes Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet. Vielmehr umfasst diese Stufe 4 das Ziel, im Bereich der Wohnquartiere und weiteren Nebenstraßen weitestgehend Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auszuweiten bzw. einzuführen. Darüber hinaus ist auf den Hauptverkehrsstraßen weiterhin vornehmlich Tempo 50 vorgesehen.

Die Anordnung von Tempo 30 auf den verbleibenden Hauptverkehrsstraßen (z.B. Weidenauer Straße, Spandauer und Frankfurter Straße oder Leimbachstraße) sollte erst geprüft werden, wenn die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Anordnung von Tempo 30 vorliegen (Lärmaktionsplan mit entsprechenden Maßnahmenvorschlägen oder Änderung der StVO). Eine Einführung von Tempo 30 auf diesen Hauptverkehrsstraßen bedeutet einen erhöhten Umsetzungsaufwand und deutlich intensivere Prüfungen. Beispielsweise wären sämtliche Signalprogramme an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen zu überprüfen und in deutlich größerem Umfang Prüfungen im Bereich des ÖPNV (ggfs. Verlängerung von Umlaufzeiten etc.) notwendig.

Dieser Fall wird daher nicht betrachtet.

In die Planung eingebunden wurden Buslinien sowie das Vorbehaltsnetz aus dem Jahr 2016. Für diese Streckenabschnitte wurde vorausgesetzt, dass die Vorfahrtsregeln unabhängig von der Geschwindigkeit beibehalten werden. Dies entspricht den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur StVO zum § 45. Dadurch kann ein leistungsfähiges Netz für den ÖPNV sowie den Wirtschaftsverkehr sichergestellt werden.

Sowohl eine Buslinie als auch die Einbindung in das Vorbehaltsnetz sind jedoch aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zwingend ein Grund für eine ausbleibende Geschwindigkeitsreduzierung.

In einigen wenigen Fällen wurde als neuer Vorschlag zur Geschwindigkeit nicht nur „Tempo 30“ oder „Tempo 30-Zone“, sondern auch „Fahrradstraße“ gewählt. Dies betrifft z.B. die Straße „Gießereistraße“. Dies resultiert aus weiteren in Bearbeitung befindlichen Planungen,

die den Radverkehr betreffen und bei denen bereits jetzt eine solche Notwendigkeit absehbar ist.

Im Regelfall werden jedoch Veränderungen zu Tempo 30-Zonen und streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen.

Umsetzungsstufen

Im Folgenden werden die einzelnen Umsetzungsstufen beschrieben.

Stufe 1:

In der Stufe 1 werden vorrangig all diese Straßen betrachtet, auf denen bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder Zonenbeschilderung vorhanden ist. In einigen Fällen kann diese Beschilderung ausgeweitet werden. Diese Ausweitung ist als Stufe 1 vorgesehen. Rund 80 % der Strecken in Stufe 1 sind kleiner als 70 m und umfassen damit vorrangig Einfahrtsbereiche in Tempo 30-Zonen oder geringfügige Verlängerungen im Streckenverlauf. Auch wenn es sich dabei „nur“ um Ausweitungen bestehender Bereiche handelt, sind diese wichtig, um ganze Bereiche zu erfassen und bereits ab der Einmündung auf das niedrigere Geschwindigkeitsniveau aufmerksam zu machen und dadurch die Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich zu erhöhen.

Berücksichtigt wurde dabei stets das Verhältnis zwischen dem Nutzen des Versetzens und des zu überbrückenden Abstandes zwischen vorhandenem Schild und Straßeneinmündung. Gemäß StVO ist die Anordnung der Beschilderung in einem solch ausreichenden Abstand aufzustellen, dass die Erkennbarkeit gewährleistet werden kann. Dies ist auch in diesem Fall zu berücksichtigen, sodass nicht jedes Versetzen als sinnvoll zu erachten ist und bereits im Vorhinein nicht in diese Stufe aufgenommen wurde.

Stufe 2:

Stufe 2 umfasst nicht klassifizierte Straßen und längere Streckenabschnitte, auf denen aktuell eine Geschwindigkeit von 50 km/h angeordnet ist.

Da es sich hierbei um Gemeindestraßen handelt, liegt die Ermessensgrenze zur Anordnung von Tempo 30 bei der jeweiligen Kommune bzw. der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Der Untersuchungsbereich umfasst hauptsächlich die Möglichkeit zur Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30. Die Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30-Zonen sind vielfach bereits ausgeschöpft. Komplette neue Tempo 30-Zonen können vorrangig im Rahmen neuer Baugebiete umgesetzt werden und sind daher in dieser Stufe deutlich weniger vorzufinden als streckenbezogene Anordnungen.

Die Umsetzung dieser Stufe trägt dazu bei, Wechsel von Geschwindigkeiten kurz hintereinander (z.B. Tempo 30 – Tempo 50 – Tempo 30) zu reduzieren und so zu harmonisieren.

In dieser Stufe sind beispielsweise folgende Strecken berücksichtigt:

- Känerbergstraße/Batterieweg
- Samuel-Frank-Straße
- Wichernstraße
- Engsbachstraße
- Kampenstraße

- Heeserstraße
- Otto-Brenner-Straße

Stufe 3:

Umsetzungsstufe 3 beinhaltet Abschnitte auf klassifizierten Straßen.

Diese Abschnitte sind insbesondere Lückenschlüsse zwischen bereits bestehenden Tempo 30-Bereichen sowie Abschnitte auf denen bereits in einer Richtung Tempo 30 angeordnet ist. Ergänzend sind einzelne Streckenabschnitte von klassifizierten Straßen inbegriffen, die aus Gründen der städtebaulichen Ordnung gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 5 mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung versehen werden sollten.

Stufe 4:

Stufe 4 wurde unter der Annahme erarbeitet, dass es Kommunen und den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zukünftig möglich ist, auch auf klassifizierten Straßen nach eigenem Ermessen Tempo 30 anzuordnen ohne die bislang gültigen Kriterien einhalten zu müssen. Es handelt sich dabei zum jetzigen Zeitpunkt um einen fiktiven Planfall, der noch nicht umsetzbar ist, weil der rechtliche Rahmen dafür nicht gegeben ist.

Diese Stufe umfasst Streckenabschnitte auf klassifizierten Straße, denen im Rahmen der Wohngebietserschließung eine höhere Bedeutung zu kommt.

Darüber hinaus befinden sich viele dieser Streckenabschnitte auf Routen des städtischen Radverkehrsnetzes (Klimaschutzteilkonzept Mobilität/Radverkehrskonzept Hr. Eike Bieneck), sodass diese eine höhere Bedeutung für den Radverkehr haben.

Ausblick

Das hier vorliegende Konzept soll als Handlungsempfehlung für die Straßenverkehrsbehörde und des Straßenbaulastträgers dienen.

Eine grobe Abstimmung hinsichtlich der einzelnen Stufen sowie die Einarbeitung von Maßnahmenvorschlägen ist bereits im Vorfeld zu dieser Vorlage erfolgt.

Vorgesehen ist, dass sich die Verkehrsbehörde bei zukünftigen Anordnungen auf den Prüfungs- und Umsetzungsbeschluss zu diesem Konzept berufen kann.

Weiterhin wird nach dem Konzeptbeschluss der Austausch mit dem Aufgabenträger des ÖPNV, ZWS, und den Verkehrsbetrieben VWS gesucht, um möglicherweise auftretende Problematiken auszuräumen.

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 checked="" 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 checked="" 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 Förderung des Rad- und Fußverkehrs durch eine attraktivere Verkehrsinfrastruktur.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Durch die Entschleunigung des Kfz-Verkehrs insbesondere innerhalb von Wohnquartieren bzw. Quartieren, in denen das Wohnen dominiert, entsteht ein verbessertes Sicherheitsempfinden. Dadurch wird der Rad- und Fußverkehr attraktiver, was wiederum langfristig zu einer Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split führen soll. Die positive Klimarelevanz stellt sich in der Hauptsache durch die erwartete Attraktivierung des Umweltverbundes ein. Hinsichtlich der CO ₂ -Emissionen ist mit einer leichten Erhöhung der Emissionsfaktoren zu rechnen.			

In Vertretung

gez.

Henrik Schumann
 Stadtbaurat

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 Gesamtstadt Ist-Geschwindigkeiten](#)
2. [Anlage 2 Gesamtstadt Soll-Geschwindigkeiten nach Stufe 1-3](#)
3. [Anlage 3 Gesamtstadt Stufen 1-3](#)
4. [Anlage 4 Gesamtstadt Soll-Geschwindigkeiten nach Stufe 4](#)
5. [Anlage 5 Gesamtstadt Stufe 4 inkl klassifizierte Straßen](#)