

VERWALTUNGSVORLAGE

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

Siegen, 05.07.2021

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss

31.08.2021

Kurzbezeichnung:

Erarbeitung eines Geschwindigkeitskonzeptes

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt die Aktualisierung und Überarbeitung des Tempo-30-Zonen-Konzeptes aus 1991 zu einem Geschwindigkeitskonzept.

Sachverhalt / Begründung:

Die städtischen Straßen bilden das Grundgefüge der städtischen Struktur.

Die Bürgerinnen und Bürger befinden sich tagtäglich in der Notwendigkeit der Benutzung dieses Straßennetzes; sowohl zu Fuß oder mit dem Rad als auch dem ÖPNV oder Kfz. Alle relevanten Quell- und Zielbereiche sind über ein verzweigtes Straßennetz miteinander verbunden und an die Wohngebiete angeschlossen. Straßen bestimmen maßgeblich das Bild der Stadt.

Auch die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger wird durch eine Straße beeinflusst.

Dieser Einfluss muss immer wieder neu berücksichtigt werden.

Über die Regelung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann der Komfort, die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit der Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden erhöht werden. Dies zeigt sich beispielsweise im Vergleich des Anhalteweges bei Tempo 30 und Tempo 50, wobei der Anhalteweg bei Tempo 50 nahezu doppelt so lang ist wie bei Tempo 30.

Rückblick

Bereits Mitte der 1980er Jahre war man sich dieses Einflusses bewusst und erstellte ein „Gesamtkonzept – Tempo-30-Zonen“. In diesem wurde mit verschiedenen relevanten Akteuren, darunter der VWS und politischen Vertretern, eine Prioritätenliste mit Straßen zur Anordnung von Tempo-30-Zonen erarbeitet.

Die Prioritätenliste wurde ergänzt um einen Umsetzungsplan für die Jahre 1990 bis 1994 ff. Das Vorhaben wurde in mehreren Vorlagen politisch vorgestellt.

Insgesamt sah das Konzept 153 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor.

Der gesamte Planungsprozess sowie die daraus entstandenen straßenbezogenen Maßnahmenvorschläge sind in dem Konzept „Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Stadtgebiet – Gesamtkonzept – Tempo-30-Zonen“, Februar 1991, zusammengefasst.

Aktueller Stand

Mit der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (Mobilitätskonzept) (s. dazu VL 356/2021) ist auch das Thema Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeiten im städtischen Straßennetz unter Berücksichtigung der heutigen Mobilität und der Entwicklungen in den kommenden Jahren neu betrachtet worden.

Das Mobilitätskonzept beschreibt ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz und verkehrsberuhigte Wohn- und Seitenstraßen als Grundgerüst zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs.

Insbesondere für den Fußverkehr erhöht sich die Aufenthaltsqualität in verkehrsberuhigten Straßen deutlich. Auch der Radverkehr profitiert signifikant davon, da gemäß den gültigen Regelwerken auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h keine Radverkehrsinfrastruktur angelegt werden muss bzw. in Tempo 30-Zonen angelegt werden darf.

Im Maßnahmensteckbrief K1 „Geschwindigkeitskonzept“ des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (Anhang 1) wird daher eine Fortschreibung des seit 1991 bestehenden Tempo-30-Zonen-Konzeptes empfohlen.

Eine Überprüfung und Verifizierung des Vorbehaltsnetzes ist darin eingeschlossen.

Der Maßnahmensteckbrief weist darauf hin, dass die Betrachtung nicht allein auf Tempo-30-Zonen zu beschränken ist, sondern u.a. auch streckenbezogenes Tempo 30 im Umfeld sensibler Einrichtungen, verkehrsberuhigte Bereiche oder verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche einbezogen werden sollen.

Umsetzungsschritte

Folgende Umsetzungsschritte wurden durch das Mobilitätskonzept vorgeschlagen:

1. Erfassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Zusammenhang mit der Flächennutzung und der Lage von sensiblen Einrichtungen (gemäß VwV-StVO zu Zeichen 274 „Zulässige Höchstgeschwindigkeit“)
2. Überprüfung des definierten aktuellen Vorbehaltsnetzes und ggfs. Überarbeitung/Anpassung des Vorbehaltsnetzes
3. Abgleich des aktuellen Stands (Punkte 1 & 2) mit den Empfehlungen/Definitionen aus dem vorliegenden „Gesamtkonzept – Tempo 30-Zonen“ (1991) und Überprüfung der Gültigkeit
4. Sichtung und Einarbeitung von Maßnahmenvorschlägen aus weiteren vorliegenden Konzepten
5. Sinnvolle Ergänzung und Konzeption des Geschwindigkeitsniveaus auf Basis der festgelegten Straßenbedeutung in Ergänzung zu den bereits definierten Handlungsempfehlungen aus den Punkten 3 & 4
6. Festlegung und Erarbeitung von begleitenden Maßnahmen

Die Bestandsaufnahme soll zunächst in Eigenleistung durchgeführt werden. Bei Bedarf ist das Hinzuziehen eines Fachbüros in Betracht zu ziehen.

Relevante Akteure innerhalb und außerhalb der Verwaltung sind in das Projekt einzubinden.

Einfluss auf den Radverkehr

Bereits seit längerem wird es politisch gefordert und von Seiten der Verwaltung angestrebt, ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept zu erstellen. Dieses Konzept soll dabei neben den Haupttrouten mit übergeordneter Verbindungsfunktion auch die Anbindung von Wohngebieten etc. an das Radverkehrsnetz abbilden.

Da sich zuweilen einige Konzepte mit Bezug zum Radverkehr in der Erarbeitung befanden, wurde zunächst deren Fertigstellung abgewartet.

Mit dem im 1. Halbjahr fertiggestellten Klimaschutzteilkonzept Mobilität und dem gerade in der Fertigstellung befindlichen kreisweiten Radverkehrskonzept liegen der Stadt Siegen nun zwei umfängliche Konzepte vor, die basierend auf den aktuellen Entwicklungen (sowohl stadtintern als auch auf nationaler Ebene) Maßnahmenvorschläge für die Weiterentwicklung der Radinfrastruktur machen.

Das Geschwindigkeitskonzept bildet einen weiteren Baustein, der insbesondere zur Radverkehrsförderung in Wohngebieten und Straßen abseits der klassifizierten Straßen zum Tragen kommt.

Durch die Überlagerung der vorliegenden Konzepte

- städtisches Radverkehrskonzept (Masterarbeit von Herrn Bieneck, 2016)
- Handlungsempfehlungen zum Radverkehr im Mobilitätskonzept der Stadt Siegen (Klimaschutzteilkonzept Mobilität, 2021)
- Handlungsempfehlungen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes (2021)
- Geschwindigkeitskonzept

entsteht ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept. Dieses ermöglicht es, eine strukturierte Übersicht über potenzielle und bereits umgesetzte Maßnahmen zu erhalten sowie Planungs- und Umsetzungsprioritäten zu definieren.

Zur Förderung des Radverkehrs ist ein flächendeckendes Radverkehrsnetz wichtig, welches alle Möglichkeiten der Radverkehrsführung, die gemäß den aktuellen Empfehlungen und Richtlinien vorgesehen werden können, miteinbezieht. Inbegriffen sind hier neben baulicher oder durch Markierung definierter Radinfrastruktur auch Bereiche, in den gemäß StVO keine Radinfrastruktur gestattet (z.B. Tempo 30-Zone) oder gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010, FGSV) nicht notwendig ist.

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"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja

<input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input type="checkbox"/> Unbekannt	
Erläuterung Klimarelevanz Die Reduzierung von Geschwindigkeiten führt zu einem verminderten CO ₂ -Ausstoß im Kfz-Verkehr, die Aufenthaltsqualität des Rad- und Fußverkehrs wird verbessert und damit die Nutzung jener Verkehrsmittel (Rad und Fuß) attraktiviert. Die genaue Höhe der möglichen Veränderung der CO ₂ -Emissionen ist abhängig von den notwendigen Anpassungen.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Das Geschwindigkeitskonzept ist ein Maßnahmenbaustein des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (K1 „Geschwindigkeitskonzept“). Das Geschwindigkeitskonzept dient zudem als ein Baustein zur strukturierten Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur.			

i.A.

gez.

Anke Schreiber
Abteilungsleiterin 4/1

Die Verwaltungsvorlage wurde im Rahmen eines Workflows durch die beteiligten Adressaten digital verifiziert und weitergegeben und ist ohne Unterschrift gültig.

Anlage(n):

1. [Anhang 1 - Maßnahmensteckbrief K1 Geschwindigkeitskonzept](#)