



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2014/0161

Der Oberbürgermeister

III/36-361-Ia

Dezernat/Fachbereich/AZ

06.10.14

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bürger- und Umweltausschuss	30.10.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	10.11.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	11.11.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	13.11.2014	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	01.12.2014	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet

Beschlussentwurf:

1. Der Rat der Stadt Leverkusen beschließt die in der Vorlage dargelegten Kriterien als verbindliche Grundlage für die Bewertung der Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zum nächsten Sitzungsturnus die Ergebnisse der Überprüfung der Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet bekannt zu geben und notwendige Änderungen den Bezirksvertretungen zur Entscheidung vorzulegen.

gezeichnet:

In Vertretung

Buchhorn

Märtens

**Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr. 2014/0161
Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunal-
aufsicht vom 26.07.2010**

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Frau Samusch, FB 36, Tel. 406 3640

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.

(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

Die bestehenden Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet sollen überprüft werden. Änderungen sollen nach einem gefassten Grundsatzbeschluss den Bezirksvertretungen zur Entscheidung vorgelegt werden. Sofern Veränderungen aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder auch aufgrund verkehrssicherheitsrelevanter Aspekte erforderlich sind, sind die Voraussetzungen des § 82 GO NW erfüllt.

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Finanzstelle 36000230012006

Finanzposition 782700

AiB 97000276

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

Noch im Jahr 2015 durch die Bezirksvertretungen ggfs. zu beschließende notwendige Maßnahmen sollen sukzessive im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ab 2015 umgesetzt werden. Das jährliche Volumen ist nicht kalkulierbar. Grundsätzlich können folgende Kosten jedoch als durchschnittlicher Richtwert betrachtet werden:

- Änderung der Beschilderung ohne Errichtung eines Mastes (incl. Schild) ca. 300 €
- Aufstellung eines neuen Mastes (ohne Beschilderungskosten) ca. 100 €

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

Siehe unter B)

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

Begründung:

1. Problemstellung:

Entscheidungen über anzuordnende Geschwindigkeitsregelungen fallen in die Zuständigkeit der jeweiligen Bezirksvertretung. In der Vergangenheit wurden vielfach Einzelentscheidungen zu Geschwindigkeitsregelungen getroffen oder entsprechende Anträge gestellt, die oftmals unter dem Eindruck von Unfällen oder anderer Begebenheiten bzw. aufgrund von Wünschen und Sorgen aus der Bevölkerung erfolgten.

Darüber hinaus gab es in den zurückliegenden Jahren Rechtsänderungen, wie die veränderten Anforderungen an Tempo-30-Zonen, so dass insgesamt im Stadtgebiet der Eindruck von unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen bei gleicher Gefahren- oder Rechtssituation entstanden ist. In dieser Situation entwickelte sich nicht nur eine politische Diskussion mit entsprechenden Anträgen, sondern darüber hinaus auch in der Verwaltung der Bedarf nach einer Überprüfung bestehender Regelungen.

Daher sollten die Geschwindigkeitsregelungen aller Straßen im Stadtgebiet sowohl in rechtlicher Hinsicht als auch im Hinblick auf mögliche Ungleichbehandlungen vergleichbarer Straßen überprüft werden.

Bevor die Ergebnisse dieser Überprüfung den einzelnen Bezirksvertretungen zur Entscheidung vorgelegt werden können, ist es erforderlich, durch den Rat der Stadt Leverkusen die allgemeinverbindlichen Kriterien für die Bewertung festzulegen.

2. Rechtliche Situation:

Regelungen zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. zu den Voraussetzungen für geschwindigkeitsreduzierte Bereiche finden sich an verschiedenen Stellen in der Straßenverkehrsordnung (StVO), z.B. in § 3, 39 oder 45 StVO.

Zur Klassifizierung von Straßen wurden sowohl Regelungen aus dem Straßen- und Wegegesetz NW als auch aus der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) berücksichtigt.

Grundsätzlich gilt:

- 2.1. Nach § 3 StVO hat der Fahrzeugführer die Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen.
- 2.2. Auch unter günstigen Umständen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h. Die Straßenverkehrsbehörden können nach § 45 Abs. 8 StVO innerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch entsprechende Beschilderung erhöhen.
- 2.3. **Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen:**

Nach § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur

angeordnet werden, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Die Polizeibehörde ist vor einer Entscheidung hierzu zu hören.

Die Basis für derartige streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen gemäß den Verwaltungsvorschriften i.d.R. Unfalluntersuchungen sein, bei denen häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle festgestellt wurden. Darüber hinaus ist aber auch in Abstimmung mit der örtlichen Polizeibehörde eine grundsätzliche Gefährdungsanalyse für die Anordnungen von Geschwindigkeiten unterhalb von 50 km/h möglich. Für derartige Strecken ist in Abhängigkeit zur örtlichen Situation i.d.R. eine Tempo 30 – Regelung vorgesehen.

2.4. **Tempo 30 – Zonen:**

Tempo 30-Zonen sollen nach § 45 Abs. 1c StVO sowie der einschlägigen Verwaltungsvorschriften auf der Grundlage einer flächendeckenden Verkehrsplanung eingerichtet werden. Hierbei ist gleichzeitig ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz sicher zu stellen:

- 2.4.1. Es darf sich nicht um Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes oder Kreisstraßen) handeln.
- 2.4.2. Es darf sich nicht um eine Vorfahrtstraße aus dem zuvor beschriebenen Vorfahrtstraßennetz handeln.
- 2.4.3. Tempo 30-Zonen kommen insbesondere in Wohngebieten oder in Gebieten mit hoher Fußgänger- und Radfahnerdichte in Betracht.
- 2.4.4. Der Durchgangsverkehr muss von geringer Bedeutung sein.
- 2.4.5. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Radfahrer.
- 2.4.6. Es muss ein hoher Querungsbedarf bestehen.
- 2.4.7. In Gewerbe- und Industriegebieten kommen sie grundsätzlich nicht in Betracht.
- 2.4.8. An Kreuzungen soll grundsätzlich „rechts vor links“ gelten. Ausnahmen sind für den ÖPNV möglich.
- 2.4.9. Lichtzeichenanlagen sind in diesen Zonen nicht zulässig, es sei denn, sie waren bereits bei Einrichtung der Zone vorhanden.
- 2.4.10 Es dürfen keine benutzungspflichtigen Radwege vorhanden sein.

2.5. **Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche:**

In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und

überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche – Zone 20) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden (§ 45 Abs. 1d StVO).

2.6. **Verkehrsberuhigte Bereiche:**

Die Voraussetzungen zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (Tempo 7) sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO geregelt:

- 2.6.1. Der verkehrsberuhigte Bereich kommt nur für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht.
- 2.6.2. Die Gestaltung dieser Bereiche muss den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr untergeordnete Bedeutung hat.
- 2.6.3. In der Regel ist ein niveaugleicher Ausbau für die gesamte Straßenbreite erforderlich.
- 2.6.4. Der verkehrsberuhigte Bereich erfordert eine entsprechende Vorsorge für den ruhenden Verkehr in Form von markierten Stellplätzen.

2.7. **Fahrradstraßen:**

Die Einrichtung von Fahrradstraßen kommt in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zu erwarten ist. Der Fahrzeugverkehr kann mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch Zusatzbeschilderung zugelassen werden; er ist dem Radverkehr aber „untergeordnet“.

3. **Lösung:**

- 3.1. Die o.g. rechtlichen Rahmenbedingungen werden verbindlich als Basis für die Prüfung und Bewertung der vorhandenen und gegenwärtigen Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet festgeschrieben.
- 3.2. Auf der Basis dieser rechtlichen Voraussetzungen werden die Straßen im Stadtgebiet überprüft und für jeden Stadtbezirk eine Liste der änderungsbedürftigen Geschwindigkeitsregelungen erstellt und den jeweiligen Bezirksvertretungen zur Entscheidung vorgelegt.

Begründung der einfachen/besonderen Dringlichkeit:

