

**Beschlußvorlage**

▼ **Betreff**

zur Behandlung in  öffentlicher Sitzung  nichtöffentlicher Sitzung

Tempo 30-Zonen in allen geschlossenen Wohngebieten und das Netz der Vorfahrtsstraßen (Vorbehaltsnetz) Anlage 2

▼ **Beschlußorgan**

Ausschuß Tiefbau und Verkehr *am 13.02.92 einem geänderten Beschlusse schlägt (s. Anlage) mehrheitlich gegen Brine zugestimmt*

▼ **Beratungsfolge**

▼ **Abstimmungs-Ergebnis**

Ausschuß	Datum	Abstimmungs-Ergebnis			verwiesen in	einstimmig gegen	mehrheitlich gegen
		zugestimmt - Änderungen s. Anlage Nr. -	abgelehnt	zurück- ge- stellt			
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17. FEB 1992	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Dezernat X**

▼ **Beschlußvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative**

Der Ausschuß Tiefbau und Verkehr nimmt das vorgelegte, anhand von Plänen dargestellte Konzept (einschl. Vorgehensweise) über Tempo 30-Zonen in allen Wohngebieten Kölns und das Netz der Vorfahrtsstraßen (Vorbehaltsnetz) zustimmend zur Kenntnis.

keine

Alternative

weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. \_\_\_\_\_

Mit wenigen, näher erläuterten Ausnahmen, sind Tempo 30-Zonen für alle Wohngebiete möglich. Entsprechend der Beschlüsse des Rates, des Ausschusses Tiefbau und Verkehr und der Bezirksvertretungen wurden bereits rund 60 Zonen eingerichtet. Zur Abgrenzung flächendeckender Tempo 30-Zonen ist es notwendig, das Netz der Vorfahrtstraßen darzustellen. Dieses Netz ergibt sich aus den Hauptstraßen des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) und sonstigen Straßen mit besonderen Funktionen (z.B. Routen für Linienbusse und Feuerwehr, Zufahrten zu Krankenhäusern, LKW- und Gefahrgutrouten großer Gewerbebetriebe usw.). Es geht insofern über das GVK-Netz hinaus. Vorbehaltsstraßen bilden Grenzen zu planender und einzurichtender Tempo 30-Zonen. Weitere Grenzen für Tempo 30-Zonen ergeben sich durch Grünflächen (Parks, Friedhöfe usw.), am Stadtrand gegenüber Feld, Wald und Wiesen, zusammenhängende Gewerbeflächen, Flächen mit Sondernutzungen (z.B. der Messe) Bahnanlagen (auch der KVB), Häfen oder den Rhein.

Einzelheiten sind in den Plänen - Tempo 30-Zonen und Netz der Vorfahrtsstraßen (Vorbehaltsnetz) - stadtbezirksweise dargestellt und in Anlage 2 erläutert. Auf Vorbehaltsstraßen gilt die festgelegte oder zulässige Höchstgeschwindigkeit. In Einzelfällen kann sie auch unter 50 km/h liegen. Solche Vorbehaltsstraßen sind in den Plänen gestrichelt dargestellt.

Tempo 30-Zonen werden in der von den Bezirksvertretungen festgelegten Reihenfolge geplant und eingerichtet. Dieses Konzept wird nach Beschluß des Ausschusses Tiefbau und Verkehr den Bezirksvertretungen in Einzelvorlagen mit dem Ziel vorgestellt, deren bisherige Prioritätensetzung zu überdenken und gegebenenfalls zu aktualisieren.

Folgende Entscheidungskriterien sind dabei beachtenswert:

1. Verkehrssicherheit
2. Zusammenhänge der Schulwegsicherung und des Fußwegenetzes, auch zu Haltestellen des ÖPNV
3. Belange des Radverkehrs; Zusammenführen und Verbinden vorhandener Teilnetze zu einer flächendeckenden Radverkehrsinfrastruktur.
4. Lage von Grünflächen und Gemeinbedarfsanlagen (z.B. Schulen, Kindergärten, Spielplätzen, Altenheimen usw.)
5. Einwohnerdichte
6. Zusammenhänge mit Sanierungsmaßnahmen, Ergänzungs- und Rahmenprogrammen der Stadterneuerung, Wohnumfeldverbesserungen usw.
7. Zusammenhänge mit Großbaustellen, z.B. der U-Bahn, der S-Bahn, des MediaParks usw.
8. Umfang notwendiger baulicher Veränderungen.

Weitere Erläuterungen zu Tempo 30-Zonen  
-----

1. Bereits vorhandene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind bei der Einrichtung neuer Tempo 30-Zonen zu berücksichtigen.
2. In einigen Ortslagen gestatten örtliche Bau- und Straßensituationen ohnehin keine hohen Fahrgeschwindigkeiten. Tempo 30-Zonen können mit geringem Aufwand eingerichtet werden.
3. Tempo 30-Zonen sind in der Regel eindeutig abzugrenzen. In jedem Stadtbezirk verbleiben jedoch einzelne Wohngebäude außerhalb von Tempo 30-Zonen.  
Es handelt sich um:
  - Randbebauung einer Hauptausfallstr.;
  - Bebauung im spitzen Winkel zwischen verzweigenden Hauptverkehrsstraßen (z.B. in Dellbrück zwischen Bergisch Gladbacher Str. und Paffrather Str.;
  - Wohngebiete zwischen Hauptverkehrsstraßen und Bahnanlagen (z.B. Westseite der Krefelder Str. im Stadtbezirk 1);
  - Einzelhöfe, einzelne Häuser auch an Nebenstraßen und Wegen.
4. Bereits eingerichtete Tempo 30-Zonen lassen sich sinnvoll um Restflächen erweitern, die alleine keine neue Tempo 30-Zone bilden können.
5. Als Sonderfall der Abgrenzung kommt eine Zäsur der Baunutzung (z.B. Wohnviertel gegenüber Büro- oder Bankenviertel) infrage. Wohnviertel können (obwohl benachbart) untereinander nur über eine gemeinsame Hauptstraße verbunden sein.
6. Im Netz der Vorrangstraße ergeben sich zum Teil so große Tempo 30-Zonen, daß sie sinnvoll zu unterteilen sind (wegen notwendiger Umbauarbeiten, deren Kosten, der Realisierungszeit der Baumaßnahmen usw.). Zur Unterteilung bieten sich vorhandene Verkehrswege an.
7. Andererseits muß selbst ein Verkehrsweg keine bauliche Zäsur bilden, wenn er ein zusammenhängendes Wohngebiet überbrückt und ausreichend Verbindungen bestehen (z.B. im Eigelsteinviertel der Bahnkörper der DB).
8. Für das Hauptstraßennetz (Vorbehaltsstraßen) gilt der Zustand Herbst 1991. Geplante Straßen blieben unberücksichtigt. Wird z.B. eine Umgehungsstraße fertiggestellt, sollte die bisherige Ortsdurchfahrt in die Tempo 30-Zone einzubezogen werden, zu der sie städtebaulich gehört.

\*\*\*

9. In zwei Fällen überschreiten mögliche Tempo 30-Zonen Stadtbezirksgrenzen, in einem Fall die Grenze Kölns mit Bergisch Gladbach. Auch die Überschneidung von Stadtteilgrenzen (wie z.B. zwischen Höhenberg und Vingst) ist selten.
10. Schulen oder Krankenhäuser usw. wurden in der Regel dem zugehörigen Wohnviertel zugeordnet. Bereits vorhandene Maßnahmen der Schulwegsicherung sind in die Ausstattung neuer Tempo 30-Zonen einzubeziehen. Zufahrten zu Krankenhäusern sollten nur dort umgestaltet werden, wo dies aus transportmedizinischen Gründen unbedenklich ist.
11. Die Einordnung vorhandener Feuer- und Rettungswachen sowie der Feuerwehrgerätehäuser der freiwilligen Feuerwehr (und deren Alarmwege) in Tempo 30-Zonen sind die Ausnahme.  
In der Regel liegen solche Einrichtungen außerhalb und benachbart zu Wohnvierteln. Sollten sie im Einzelfall doch in einer neuen Tempo 30-Zone liegen, sind Einzelheiten der Planung vor Einrichtung dieser Zone mit der Feuerwehr abzustimmen.
12. Gemäß Beschluß des Ausschusses Tiefbau und Verkehr vom 17.08.1989 werden zukünftig alle Straßen, die "der Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs dienen", auch innerhalb von Tempo 30-Zonen vorfahrtberechtigt geführt.
13. Gebiete mit überwiegend gewerblicher Nutzung und einzelnen Wohnhäusern kommen nicht als Tempo 30-Zonen in Betracht. Dort sind andere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorzunehmen.
14. Sanierte ehemalige Gewerbeflächen mit neuer Bebauung (z.B. Stollwerck, Boecking) werden in damit jetzt zusammenhängende Tempo 30-Zonen einbezogen.
15. Bei der Wiederherstellung von Straßen nach dem Bau von Rohrleitungen, Kanälen, der U-Bahn, der S-Bahn oder anderen Großbaustellen sind möglichst die Belange von Tempo 30 zu berücksichtigen.
16. In vielen Einzelfällen sind örtliche Lösungen zu planen, die entsprechende Analysen erfordern. Solche möglichen Tempo 30-Zonen sind in den Bezirksplänen gekennzeichnet. Die Analysen betreffen Fragen der Abgrenzung, Gestaltung oder die Art der Maßnahmen. Das Prinzip der Verhältnismäßigkeit der Mittel ist ebenso zu wahren, wie die Verpflichtung der Verwaltung zu wirtschaftlichem Handeln