

Amt für Tiefbau und Grünflächen

Vorlagenerstellung: Leimert, Anke  
Witte, Elisa  
21.01.2022

**Mitzeichnung:**

|                                   |                            |
|-----------------------------------|----------------------------|
| <b>Mitzeichnung Bürgermeister</b> | 20.01.2022                 |
| Dezernat I                        | Ullrich, Frank Peter       |
| Ergebnis: Mitzeichnung            |                            |
| <b>Mitzeichnung Dezernat</b>      | 20.01.2022                 |
| Dezernat III                      | Schaffert, Niels-Christian |
| Ergebnis: Mitzeichnung            |                            |
| <b>Mitzeichnung Amtsleitung</b>   | 19.01.2022                 |
| Amt für Tiefbau und Grünflächen   | Leimert, Anke              |
| Ergebnis: Mitzeichnung            |                            |

**Beratungsfolge:**

|   |                                                 |                                                     |  |
|---|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--|
| 1 | Rat der Stadt Düren                             | 15.12.2021 Antrag an den<br>Fachausschuss verwiesen |  |
| 1 | Ausschuss für Mobilität, Umwelt und Klimaschutz | 03.02.2022                                          |  |

**Überarbeitung des Konzeptes zu Tempo 30 – Zonen;  
Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Bunte und Bürger für  
Düren**

**Darstellung des Vorgangs:**

Die Geschwindigkeiten im innerörtlichen Bereich sind immer wieder Gegenstand von Änderungsanträgen gewesen. Vor diesem Hintergrund beantragte die Koalition Zukunft im Antrag 2021-0443 "Überarbeitung Tempo-30-Zonen-Konzept" die Ausweitung der Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet und bittet um Prüfung konkreter Straßenzüge.

In einer Vorlage aus dem Jahr 2003 wurde ein Vorrangnetz im Stadtgebiet definiert, in dem innerstädtische Straßen mit Tempo 50 zusammengefasst wurden. Außerhalb dieses Vorrangnetzes wurden mit Ausnahme der Gewerbegebiete fast flächendeckend Tempo 30-Zonen ausgewiesen.

**Aktuelle rechtliche Rahmenbedingungen**

Gemäß § 39 (1a) Straßenverkehrsordnung ist außerhalb von Vorfahrtstraßen mit der Ausweisung von Tempo-30-Zonen zu rechnen. Die konkreten Rahmenbedingungen regelt § 45 (1c) StVO (jeweils einschließlich der entsprechenden Verwaltungsvorschrift):

*"Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen [306](#)) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen [295](#)), Leitlinien (Zeichen [340](#)) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen [237](#), [240](#), [241](#) oder Zeichen [295](#) in Verbindung mit Zeichen [237](#)) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig."*

Im zweiten Satz wird die Problematik deutlich, an der aktuell viele Wünsche zur Reduzierung der Geschwindigkeit scheitern, da klassifizierte Straßen explizit ausgenommen sind.

Grundlage für die Anordnung von Tempo-30-Zonen sind daher

- eine flächendeckende Ausweisung eines leistungsfähigen Vorfahrtstraßennetzes, das die Bedürfnisse des ÖPNV und des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt,
- die geringe Bedeutung des Durchgangsverkehrs in den Zonen und
- durchgehende bauliche Merkmale (geringe Fahrbahnbreite, Rechts-vor-Links-Regelung, keine Lichtsignalregelung oder Radverkehrsanlagen)

Außerhalb von Tempo-30-Zonen besteht noch die Möglichkeit der Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsregelungen (Zeichen 274).

Dazu gilt zunächst gemäß § 39 (1) StVO der allgemeine Grundsatz zur Anordnung von Verkehrsregelungen, der besagt, dass Verkehrszeichen nur dann angeordnet werden dürfen, wenn dies zwingend geboten ist. Dies ist nur dann der Fall, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Lebens und der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie des privaten und öffentlichen Sacheigentums erheblich übersteigt. Eine solche Gefahrenlage ist nur dann anzunehmen, wenn es ohne verkehrsbehördlichen Eingriff mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu Unfällen und Schäden kommt. Die Diskussion um die mittlerweile fast überall aufgehobene Benutzungspflicht für Radwege hat deutlich gemacht, dass hier hohe Hürden bestehen.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist regelmäßig im unmittelbaren Umfeld von besonderen schützenswerten Einrichtungen vorgesehen [VwV Zu VZ 274 IX.] und auch in Düren regelmäßig so umgesetzt.

Weiterhin kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus folgenden Gründen in Betracht:

- Luftreinhaltung auf Grundlage eines Luftreinhalteplans (hier aufgrund der Grenzwerteinhalten nicht enthalten) oder Lärmschutz auf Grundlage der Lärmschutzrichtlinien [VwV Zu VZ 274 X.] (Hierbei ist aus den Umständen des Einzelfalls abzuleiten, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hingenommen werden muss. Die Widmung darf nicht durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten beschränkt werden und es ist eine Pegelminderung um mindestens 3dB(A) nachzuweisen.)
- Verkehrssicherheit i.d.R. auf Grundlage der Ergebnisse von Unfalluntersuchungen, im Einzelfall auch bei der Feststellung von "häufig gefährlichen Verkehrssituationen" [VwV zu VZ 274 I.]

#### Weiteres Vorgehen:

Bei den im Antrag genannten Straßen handelt es sich überwiegend um Strecken, die zum klassifizierten Straßennetz gehören oder zumindest Vorfahrtstraßen darstellen der Handlungsspielraum der Straßenverkehrsbehörde hier durch die StVO stark eingeschränkt ist. Dieses Thema wird mit den im Antrag auch benannten Gründen in vielen Städten aktuell diskutiert und hat dazu geführt, dass sich eine Städteinitiative unter dem Titel "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" gebildet hat. Um hier einen größeren Handlungsspielraum zu gewinnen, sollte sich die Stadt Düren der Städteinitiative anschließen. Dazu wird auf die Vorlage 2022-0012 verwiesen.

Die Straßenverkehrsbehörde wird im Rahmen des Handlungsspielraums, den die StVO ermöglicht, das Stadtgebiet auf mögliche Ausweitungen von Tempo-30-Zonen überprüfen und darüber in der nächsten Sitzungsrunde berichten.