

22.05.89

VP - Fz - In - U

*19 Seiten***Verordnung**

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Zehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**A. Zielsetzung**

Übernahme einer Anschlußregelung für die am 31. Dezember 1989 außer Kraft tretende Zonengeschwindigkeits-Verordnung in die StVO.

B. Lösung

Ergänzung der §§ 41 und 45 StVO um die wichtigsten Voraussetzungen und Bedingungen für die Anordnung von Tempo-30-Zonen durch die Straßenverkehrsbehörden im Einvernehmen mit den Gemeinden:

- Einführung der Zonengeschwindigkeits-Zeichen in die StVO
- Abgrenzbare Bereiche mit Straßen gleichartiger Merkmale (insbes. Wohngebiete)
- Überschaubare Ausdehnung der Zonen
- Verzicht auf Hauptverkehrsstraßen in Zonen
- Angemessene Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs

C. Alternativen

Generelle Absenkung der Innerortsgeschwindigkeit auf 30 km/h mit Ausnahme des Hauptverkehrsstraßennetzes. Alternative nach dem Ergebnis der Auswertung bisheriger Tempo-30-Zonen jedoch zu weitgehend, da in erheblichem Umfang auch ungeeignete Gebiete umfaßt würden.

291/83

- 2 -

C. Kosten

Für die Gemeinden entstehen Planungskosten und Kosten für Beschilderung und evtl. Umbauten, wenn von den Möglichkeiten der Verordnung Gebrauch gemacht wird. Für den Bund und die Länder entstehen keine Kosten.

Bundesrat

Drucksache 291/89

22.05.89

VP - Fz - In - U

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Zehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
121 (323) - 920 01 - Str 150/89

Bonn, den 19. Mai 1989

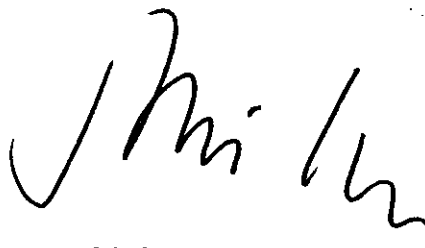
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von den Bundesministern für Verkehr
und für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Zehnte Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des
Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.



Rudolf Seiters

Zehnte Verordnung
zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Vom

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 15 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, Nummer 15 eingefügt durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), in Verbindung mit § 6 Abs. 2 a des Straßenverkehrsgesetzes, Absatz 2 a eingefügt durch Artikel 22 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089), wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit verordnet:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 22. März 1988 (BGBl. I S. 405), diese wiederum geändert durch die Verordnung vom 23. September 1988 (BGBl. I S. 1760), wird wie folgt geändert:

1. In § 41 Abs. 2 Nr. 7 werden nach den Erläuterungen zu Zeichen 274 folgende Zeichen mit Erläuterungen eingefügt:

"Zeichen 274.1



Zeichen 274.2



Beginn

Ende

der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit.

Die Zeichen bestimmen Beginn und Ende der Zone mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Es ist verboten, innerhalb dieser Zone mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren als angegeben."

2. § 45 wird wie folgt geändert.

a) Absatz 1 c wird wie folgt gefaßt:

"(1 c) Die Straßenverkehrsbehörden können zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs, zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen sowie zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde innerhalb geschlossener Ortschaften für abgrenzbare Bereiche mit Straßen gleichartiger Merkmale, insbesondere in Wohngebieten, durch Zeichen 274.1 und 274.2 eine für die gesamte öffentliche Verkehrsfläche dieses Bereichs wirkende Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h anordnen (Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung).

Der Bereich einer Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung darf eine für Kraftfahrer überschaubare Ausdehnung nicht überschreiten. Innerhalb des Bereichs dürfen keine Hauptverkehrsstraßen, insbesondere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306), und sonstige Straßen mit übergeordneter Verkehrsbedeutung enthalten sein. Die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs sind bei der Anordnung angemessen zu berücksichtigen."

- b) Der bisherige Absatz 1 c wird Absatz 1 d.
- c) In Absatz 4 werden die Worte "und des Absatzes 1 c" durch die Worte "und des Absatzes 1 d" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1990 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Begründung

I. Allgemeines

1. Die vorliegende Verordnung enthält die notwendigen Regelungen zur dauerhaften Übernahme der Verordnung über die versuchsweise Einführung einer Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung (Zonengeschwindigkeits-Verordnung) vom 19. Februar 1985 (BGBl. I S. 385), die am 31. Dezember 1989 außer Kraft tritt, in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Die Zonengeschwindigkeits-Verordnung gab ab 1. März 1985 den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, im Einvernehmen mit der Gemeinde in geeigneten Gebieten geschwindigkeitsbeschränkte Zonen festzusetzen. Von dieser Möglichkeit ist in großem Umfang Gebrauch gemacht worden. Bundesweit wurden bis zum Frühjahr 1989 ca. 10 000 Zonen eingerichtet, wobei bis auf wenige Ausnahmen (einige 40-km/h-Zonen bei gleichzeitiger Anhebung der Geschwindigkeit auf angrenzenden Verkehrsstraßen auf 60 km/h in Baden-Württemberg) Tempo 30 angeordnet wurde.

2. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat in ausgesuchten Vergleichsgebieten in Hamburg und Baden-Württemberg die Auswirkungen von Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkungen auf das Geschwindigkeitsverhalten, die Häufigkeit und Schwere von Unfällen, die Einstellung der Bevölkerung, die Betriebe des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie - unter Auswertung von Untersuchungen des Umweltbundesamtes - die Lärm- und Abgasentwicklung untersucht. Die Bundesländer haben ebenfalls in Erfahrungsberichten zu den Ergebnissen in ihrem Bereich Stellung genommen.

Die BAST faßt in ihrem Bericht folgende Ergebnisse zusammen:

"Geschwindigkeiten in Tempo-30-Zonen

In den Hamburger Untersuchungsgebieten betrug der Rückgang der mittleren Geschwindigkeiten der unbeeinflußt fahrenden Pkw je nach städtebaulichem Gebietstyp zwischen 1,7 km/h und 5,9 km/h; im Mittel aller Zonen ergab sich ein Rückgang um 3,3 km/h von 41,5 km/h auf 38,2 km/h. In den Vergleichsgebieten haben sich die mittleren Geschwindigkeiten dagegen nur um 0,1 km/h ermäßigt. Die hohen Geschwindigkeiten gingen ^{*}stärker zurück: So waren bei den 85-%-Geschwindigkeiten je nach Gebietstyp Rückgänge zwischen 1,7 km/h und 7,3 km/h zu verzeichnen; über alle Untersuchungsgebiete zusammengefaßt haben sich die 85-%-Geschwindigkeiten um 4,6 km/h von 51,9 km/h auf 47,3 km/h verringert. In den Vergleichsgebieten sind diese Geschwindigkeiten um 0,6 km/h gesunken.

Im allgemeinen fielen die Geschwindigkeitsrückgänge umso höher aus, je höher das Ausgangsniveau in der Vorherstuation war.

In einzelnen Gebieten, in denen bereits 1984 Tempo 30 eingeführt worden war, ergab sich im Untersuchungszeitraum noch ein (weiterer) Rückgang bei den mittleren Geschwindigkeiten um 1,9 km/h, bei den 85-%-Geschwindigkeiten um 3,0 km/h. Dies könnte durch einen längerfristigen Stabilisierungs- oder Gewöhnungsprozeß begründet sein.

An Schulen waren die Geschwindigkeitsrückgänge stärker als sonst im betreffenden Gebiet. Bei Nacht waren die Geschwindigkeitsrückgänge generell kleiner als am Tag. Dies könnte ein Hinweis auf die Bereitschaft der Kraftfahrer sein, sich in ihrem Geschwindigkeitsverhalten an die situativen Bedingungen anzupassen.

Bei der Verfolgung der Geschwindigkeiten längs der Strecke zeigte sich, daß die Geschwindigkeitsrückgänge zwischen den Knoten größer sind als in den Knotenbereichen. Das gilt für Knoten, die vorher wie nachher Rechts-vor-Links-Regelung aufwiesen. Dieses Phänomen kann als Verstetigung des Geschwindigkeitsverhaltens gewertet werden."

"In den untersuchten Verkehrsstraßen (Vorbehaltsnetz) blieben die Geschwindigkeiten weitgehend unverändert. Einflüsse aus der Lage dieser Straßen zu den angrenzenden Tempo-30-Zonen oder Abhängigkeiten von der Verkehrsbelastung waren nicht festzustellen."

^{*}) Die 85-%-Geschwindigkeit (V_{85}) ist jene Geschwindigkeit, die von 85 % der gemessenen Fahrzeuge unterschritten oder erreicht, von 15 % überschritten wird; sie kennzeichnet das Verhalten der besonders schnell fahrenden Kraftfahrer.

"Geschwindigkeiten im Tempo-40/60-Versuch

In den Tempo-40-Zonen Baden-Württembergs sanken die Durchschnittsgeschwindigkeiten im Mittel um 1,4 km/h von 42,6 km/h auf 41,2 km/h; gleichzeitig stiegen in den Vergleichsgebieten die mittleren Geschwindigkeiten um 0,7 km/h von 43,2 km/h auf 43,9 km/h an. Die 85-%-Geschwindigkeiten verringerten sich im Mittel aller Tempo-40-Zonen um 3 km/h von 52 km/h auf 49 km/h. Die Überschreitungshäufigkeit der zulässige Höchstgeschwindigkeit stieg von vorher 19 % bei Tempo 50 (gleiche Quote wie vorher in den Hamburger Untersuchungsgebieten) auf nachher 52 % bei Tempo 40 an.

Gebietstypische und straßenraumspezifische Einflüsse der Zonengeschwindigkeits-Beschränkung auf die gefahrenen Geschwindigkeiten waren in Tempo-40-Zonen nicht erkennbar. Bei Dunkelheit waren auch hier geringere Geschwindigkeitsrückgänge zu beobachten als am Tag.

Auf den Verkehrsstraßen, die nachher eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h aufwiesen, stiegen die mittleren Geschwindigkeiten um 1,6 km/h von 54,3 km/h auf 55,9 km/h. Die 85-%-Geschwindigkeiten stiegen um 1 km/h von 66 km/h auf 67 km/h. Der Anstieg der Geschwindigkeiten konzentrierte sich auf anbaufreie Strecken in Ortsrandlage.

Auf den Verkehrsstraßen, auf denen Tempo 50 beibehalten wurde, waren - unabhängig davon, ob sie am Rande von Tempo-40-Zonen oder Vergleichsgebieten lagen - keine Veränderungen der mittleren Geschwindigkeiten zu verzeichnen.

Unfallentwicklung in Tempo-30-Zonen (Hamburg)

Ausgewertet wurden 4 190 Unfälle, davon 1 850 Unfälle mit Personenschaden. Die Unfälle mit leichtem Sachschaden (Bagatellunfälle) wurden nicht ausgewertet.

Für Tempo-30-Zonen läßt sich ein der Maßnahme zurechenbarer Rückgang der **Anzahl der Unfälle mit Personenschaden und schwerem Sachschaden** von 13 % ermitteln.

Die Unfälle mit Personenschaden sind in den untersuchten Tempo-30-Zonen um 17 % zurückgegangen von 697 auf 578, in den Vergleichsgebieten um 8 % von 299 auf 276; hieraus läßt sich ein der Maßnahme zurechenbarer Rückgang der **Anzahl der Unfälle mit Personenschaden** von 10 % ermitteln.

Was die Unfallschwere betrifft, deuten die Zahlen in Hamburg auf einen positiven Effekt von Tempo 30 hin. In den untersuchten Tempo-30-Zonen ging die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten um 31 % von 159 auf 109 zurück, in den Vergleichsgebieten um 19 % von 69 auf 56; hieraus ergibt sich ein der Maßnahme zurechenbarer Rückgang von 16 %.

Günstig scheint sich Tempo 30 auf die Minderung von Fußgängerunfällen ausgewirkt zu haben, außer in Zonen, die städtebaulich als 'Randlage mit überwiegender Einfamilienhausbebauung' zu klassifizieren waren. Radfahrerunfälle wiesen unabhängig von der städtebaulichen Zuordnung des Gebiets einen leicht rückläufigen Trend auf. Die der Maßnahme zurechenbaren Rückgänge betrugen bei Fußgängern 17 %, bei Radfahrern 5 %.

Positive Wirkungen auf das Unfallgeschehen konnten insbesondere in Untersuchungsgebieten, die dem städtebaulichen Typ 'Randlage mit verdichteter Bebauung' zuzuordnen waren, beobachtet werden. Auf den Straßen dieser Gebiete waren auch relativ häufiger ergänzende Maßnahmen vorgenommen worden, zum Beispiel veränderte Fahrbahnmarkierungen oder Fahrbahneinengungen. In den Gebieten in Randlage mit überwiegender Einfamilienhausbebauung deuteten sich demgegenüber bei den Unfällen mit Personenschaden geringe, bei den Unfällen mit schwerem Sachschaden keine positiven Wirkungen aus. Auch in den kernstadtnahen Gebieten war die Wirkung deutlich geringer als in den Gebieten in Randlage mit verdichteter Bebauung.

Negative Auswirkungen der Rechts-vor-Links-Regelung wurden nicht festgestellt. Bei den Unfällen im Längsverkehr ergaben sich leichte Zunahmen.

Für stichprobenhaft untersuchte Verkehrsstraßen, die am Rande der Tempo-30-Zonen lagen, konnte kein Hinweis auf eine negative Auswirkung der Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung gefunden werden.

Insgesamt erscheint die Gesamtbilanz des Tempo-30-Konzeptes in Hamburg positiv: Die Zahl aller Unfälle mit Personenschaden und schwerem Sachschaden unterschied sich in den Untersuchungsgebieten statistisch signifikant von der Entwicklung der Vergleichsgebiete; auch bei speziellen Vergleichen, bei denen die statistischen Verfahren keine Signifikanzen ergaben, wiesen die meisten Unterschiede in die gleiche positive Richtung.

Unfallentwicklung im Tempo-40/60-Versuch

Beim Tempo-40/60-Versuch in Baden-Württemberg wurden einschließlich der Bagatellunfälle 4 597 Unfälle ausgewertet. Ohne Bagatellunfälle waren es 1 573 Unfälle, davon 839 Unfälle mit Personenschaden.

Betrachtet man das Unfallgeschehen in den Tempo-40-Zonen gemeinsam mit den Unfällen auf den peripheren Straßen, die teilweise auch nachher mit Tempo 50, teilweise aber mit Tempo 60 betrieben wurden, zeigt sich insgesamt eine gleichbleibende Zahl von Unfällen mit Personenschaden und schwerem Sachschaden in den Untersuchungsgebieten (nebst peripherer Straßen) hingegen eine leicht ansteigende Anzahl.

Für Unfälle mit Personenschaden zeigte sich in Untersuchungs- und Vergleichsgebieten eine gleichartige Entwicklung; damit konnte insgesamt keine der Maßnahme zurechenbare Wirkung von Tempo 40/60 festgestellt werden.

Für periphere Straßen, auf denen nachher die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h angehoben war, ergaben sich hingegen signifikant nachteilige Auswirkungen. Insgesamt läßt sich daher der Versuch Tempo 40/60 in Baden-Württemberg nicht positiv bewerten.

Unfallentwicklung in Tempo-30-Zonen anderer Städte und Gemeinden

Die in Ergänzung zu den Tempo-40/60-Untersuchungen vorgenommene Betrachtung der Unfallentwicklung in einer Reihe von Tempo-30-Zonen in Baden-Württemberg zeigte insgesamt keine Veränderung der Unfallanzahlen. In bezug auf Unfälle mit Personenschaden bzw. hinsichtlich der Unfallschwere bedeutet das Ergebnis sogar eher in negative Richtung. Allerdings zeigt eine Differenzierung der untersuchten Tempo-30-Zonen nach dem Grad der zusätzlich ergriffenen Maßnahmen, daß negative Wirkungen vor allem dann auftraten, wenn nur die Tempo-30-Zeichen aufgestellt wurden. Wenn zusätzliche bauliche Maßnahmen (wie Fahrbahneinengungen und -verschwenkungen, Aufplasterungen) ergriffen wurden, ergaben sich positive Wirkungen.

Andere veröffentlichte Berichte aus verschiedenen Städten und Gemeinden zur Zonengeschwindigkeit Tempo 30 sind, was das Unfallgeschehen angeht, untereinander wegen unterschiedlicher Erfassungstiefe und Abgrenzung nicht vergleichbar und auch nicht formal zusammenfaßbar. Allerdings wurden überwiegend sinkende Unfallanzahlen mitgeteilt und - im Vergleich zur Gesamtstadt - über positive Entwicklungen in den Tempo-30-Zonen berichtet. Dies gilt auch bezüglich der Schwere der Unfälle (Getötete und Schwerverletzte).

Akzeptanz der Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung

Wie der Vorher/Nachher-Vergleich der Anwohnerbefragung erkennen läßt, war die Erwartungshaltung vor Einführung der Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung sowohl in Tempo-30- wie in Tempo-40-Zonen hoch. Die Anwohner rechneten mit erheblichen Verbesserungen der Verkehrssicherheit, auch mit einer Verbesserung der Wohnbedingungen. Anwohner der Peripheriestraßen befürchteten dagegen eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität, soweit es ihre Straßen betraf.

Erwartungen und Befürchtungen schwächten sich nach Einführung der Geschwindigkeitsregelung ab. Bei den Bewohnern der Tempo-30- und Tempo-40-Zonen machte sich eine allgemeine Ernüchterung breit; die Anwohner von Peripheriestraßen beurteilten die Maßnahme nun deutlich weniger negativ als vorher. Im Nachhinein wurden der Maßnahme - wenn überhaupt - von beiden Befragtengruppen nur schwache Wirkungen zugeschrieben.

Dem Ernüchterungseffekt entspricht es, wenn die Mehrzahl der Anwohner die Meinung äußerte, persönlich keinen Gewinn aus der Maßnahme gezogen zu haben. Wenn die Maßnahme dennoch hohe Zustimmung bei den Anwohnern erfuhr, dann wohl deswegen, weil sie den Befragten offenbar auch keine Nachteile brachte, gleichwohl aber als sinnvolle Maßnahme für andere Verkehrsteilnehmer angesehen wurde, insbesondere für Kinder, Fußgänger und Radfahrer.

Auf ihre Fahrgeschwindigkeit angesprochen, ließen die meisten Kraftfahrer die Bereitschaft erkennen, in geschwindigkeitsbeschränkten Zonen langsamer zu fahren. Kraftfahrern aus Tempo-40-Zonen fiel die Einhaltung der Geschwindigkeitsregelung naturgemäß leichter als Fahrern aus Tempo-30-Zonen. Unter Berücksichtigung des "Freiraums", den sich Kraftfahrer auf dem Gebiet der Geschwindigkeitwahl gewohnheitsmäßig zubilligen, lassen die Aussagen zur Fahrgeschwindigkeit die Annahme zu, daß die Bereitschaft zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht nur Lippenbekenntnis ist, sondern im Verhalten und in der Selbstwahrnehmung der Fahrer eine Entsprechung findet. Flankierende Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, bauliche Unterstützung, polizeiliche Überwachung) wurden von den Befragten vielfach gewünscht.

Nach Meinung der Befragten aus gebietsansässigen Betrieben - zumeist Geschäftsführer von Kleinbetrieben - bringt eine Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung keine besonderen Nachteile für den betriebsbezogenen Verkehr mit sich, wohl aber gewisse Vorteile für die Verkehrssicherheit

allgemein. Wenn überhaupt Vorbehalte gegenüber Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen geäußert werden, dann eher in Tempo-30-Zonen, vermutlich in Abhängigkeit von baulichen Eingriffen in den Straßenraum.

Der Anteil der Pkw-Fahrer in der Bundesrepublik, der der Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung zustimmt, ist von der versuchsweisen Einführung der Maßnahme im Frühjahr 1985 bis zum Frühjahr 1988 von 49 auf 64 % angestiegen.

Buslinien in Tempo-30-Zonen

Eine Befragung aller im Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) organisierten Nahverkehrsbetriebe ergab, daß im Sommer 1987 bereits in fast jedem zweiten Betriebsbereich Tempo-30-Zonen eingerichtet waren. Die Zahl von 325 Tempo-30-Zonen mit Buslinien in den Zonen dürfte sich inzwischen deutlich erhöht haben. Die Nahverkehrsbetriebe beurteilen die Führung von Buslinien durch geschwindigkeitsbeschränkte Zonen überwiegend negativ. Als Nachteil werden vor allem Fahrzeitverlängerungen genannt. Betriebliche Auswirkungen werden für jede fünfte Zone berichtet.

Fahrdatenerhebungen für zehn Buslinien, die durch Zonen führen, zeigten, daß die tatsächlich auftretenden Fahrzeitverluste jedoch geringer sind, als von den Betrieben befürchtet. Sie waren auch geringer, als sie sich über einen Vergleich auf der Basis konstanter Geschwindigkeiten von 50 km/h und 30 km/h ableiten lassen. Die Fahrzeiten der Busse werden vor allem durch andere Parameter beeinflusst, wie Fahrgastaufkommen an den Haltestellen, Verkehrsdichte, Störungen durch ein- und ausparkenden Fahrzeuge usw. Die auftretenden Fahrzeitverluste durch Tempo 30 sind im wesentlichen abhängig von der Länge, Anzahl und Gestaltung der Zonen. Wie und ob sich diese Verluste betrieblich auswirken, d. h. ob der Einsatz zusätzlicher Busse notwendig wird und damit verbunden höhere Kosten entstehen, ist unter anderem abhängig von den Fahrzeitpuffern im Fahrplan und damit in vielen Fällen von der Gesamtlänge einer Linie.

Fahrgäste bemerken die Einrichtung der Tempo-30-Zonen, sie sehen aber überwiegend weder Komfort, Pünktlichkeit noch Schnelligkeit durch die Zonen negativ beeinflusst. Ein Verkehrsmittelwechsel von Fahrgästen zum Pkw ist nach Einrichtung von Fahrgästen zum Pkw ist nach Einrichtung von Tempo-30-Zonen kaum zu erwarten.

Busfahrer sehen durch die Einrichtung der Zonen zwar Vorteile für die Verkehrssicherheit, glauben jedoch überwiegend, daß sich die Zonen negativ auf den Fahrtverlauf und als zusätzlicher "Stolperstein" auswirken würden.

Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs in den untersuchten Zonen ist so gering, daß sich keine verallgemeinerbaren Aussagen ableiten lassen.

Lärm und Abgase in Tempo-30-Zonen

Zur Abschätzung der Wirkung von Tempo 30 auf die Lärm- und Abgasbelastung wurden hilfsweise Ergebnisse von Untersuchungen aus den drei Gemeinden Buxtehude, Dortmund und Ludwigsburg herangezogen, da aus den von der BAST untersuchten Gebieten in Hamburg und Baden-Württemberg keine Lärm- und Abgasmessungen vorliegen. Umfangreiche Analysen wurden in Buxtehude durchgeführt, wo der Einsatz zusätzlicher baulicher Maßnahmen allerdings besonders intensiv und die Auswirkung auf das Fahrverhalten besonders stark war.

Der maximale Vorbeifahrtpegel als Maßzahl für die Schallimmission verminderte sich im Mittel für freifahrende Pkw um 3 dB(A), wenn sich neben einer deutlichen Absenkung der Geschwindigkeit auch stetige und niedertourige Fahrweisen einstellten (Buxtehude). Bei geringeren Auswirkungen auf das Fahrerverhalten (Dortmund) waren mäßigere Absenkungen des maximalen Vorbeifahrtpegels zu beobachten. Der Mittelungspegel als Maßzahl für die Schallemission verringerte sich bei den Untersuchungen in Buxtehude - bereinigt um den Einfluß z. T. beträchtlicher Verkehrsverlagerungen - durchschnittlich um 2 bis 3 dB(A), im Einzelfall um bis zu 4 dB(A). Ein solcher Rückgang wurde auch an einer Meßstelle in Ludwigsburg beobachtet.

Auswirkungen auf die Schadstoffemission wurden für stetig verlaufende Meßfahrten aus dem Versuch in Buxtehude durch Nachfahren auf dem Rollenprüfstand ermittelt. Für NO_x ergaben sich Abminderungen von ca. 30 %, für CO von ca. 20 % und für HC von etwa 10 %. Wenngleich die ausgewählten Meßfahrten für Tempo-30-Zonen nicht repräsentativ waren, läßt sich daraus ableiten, daß voraussichtlich keine Verschlechterung der Schadstoffsituation eintritt und daß Tempo 30 Verbesserungspotentiale bietet, wenn auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau stetig gefahren wird."

Die BAST kommt auf Grund dieser Ergebnisse zu folgenden Schlußfolgerungen:

"Die Einrichtung von Zonen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h führt in geeigneten Gebieten, insbesondere in Verbindung mit begleitenden Maßnahmen, zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Wohnumfeldsituation. Negative Auswirkungen auf das übrige Straßennetz sind nicht zu befürchten. Wo sich eine stetige Fahrweise auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau einstellt, besteht zudem ein Potential, die Lärm- und Abgasbelastung zu senken. Die Bevölkerung steht der Einrichtung von Tempo-30-Zonen mehrheitlich zustimmend gegenüber."

Diese Schlußfolgerungen werden erhärtet durch die Erfahrungsberichte der Bundesländer, die übereinstimmend darauf hinweisen, daß signifikante Verbesserungen des Geschwindigkeitsverhaltens und der Unfallsituation dort erzielt wurden, wo geeignete Gebiete ausgewählt und flankierende verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen ergriffen wurden.

3. Die Verordnung greift diese Erfahrungen auf und knüpft die Anordnung von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen an folgende Bedingungen, deren Details in einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift näher erläutert werden:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Zonen soll einheitlich 30 km/h betragen. Die Ergebnisse der Tempo-40-Zonen rechtfertigen keine Aufrechterhaltung dieser Alternative.
- Die Tempo-30-Zonen müssen klar abgegrenzt sein, damit die Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung hinreichend beachtet wird und sich ein "Zonenbewußtsein" einstellen kann.

- Die Zonen dürfen nicht zu groß werden, damit Kraftfahrer das Fahren mit niedriger Geschwindigkeit akzeptieren und die Fußwege zu den am Rande der Zone verlaufenden Bus- und Straßenbahnlinien nicht zu lang werden.
 - Straßen mit dominierender Verbindungsfunktion oder stärkerer Verkehrsbelastung sowie im allgemeinen auch längere Straßenabschnitte mit Bus- oder Straßenbahnlinien sollen nicht in Tempo-30-Zonen einbezogen werden.
 - Die Straßen innerhalb der Zone sowie die Kreuzungen und Einmündungen müssen eine möglichst einheitliche Charakteristik aufweisen.
4. Die Verordnung greift nicht den weitergehenden Vorschlag des Deutschen Städtetages auf, generell die Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h herabzusetzen und lediglich ein jeweils in den Kommunen zu definierendes sogenanntes Vorbehaltsnetz von Hauptverkehrsstraßen davon auszunehmen.

Nach den Untersuchungsergebnissen erscheint dieser Vorschlag nicht geeignet, um das angestrebte Ziel einer Geschwindigkeits- und Unfallreduzierung in Wohnbezirken zu erreichen:

- Die positiven Erfahrungen mit geschwindigkeitsbeschränkten Zonen stützen sich insbesondere auf Gebiete, in denen der Straßenraum umgestaltet oder der ruhende Verkehr umgeordnet wurde. Die Einengung der Fahrbahnbreite bewirkt eine Verlangsamung des Verkehrs. Die Umgestaltung des Fahrraums sollte daher einer Geschwindigkeitsbegrenzung nach der StVO vorausgehen und nicht umgekehrt.

- Eine generelle Festlegung von 30 km/h würde auch Gebiete umfassen, in denen diese niedrige Geschwindigkeit für die Kraftfahrer nicht einsichtig ist (z. B. Gewerbegebiete, Mischgebiete mit lockerer Bebauung und breiten Straßen, etc.). Nach allen bisherigen Erfahrungen müßte mit mangelnder Akzeptanz einer solchen Regelung und damit negativen Auswirkungen auf die Verkehrsmoral insgesamt gerechnet werden.
- Durch Einbeziehung aller Gebiete würde der besondere Schutzgedanke zugunsten der Wohngebiete untergehen.
- Für Fußgänger und Radfahrer würde eine Scheinsicherheit geschaffen, die sich im tatsächlichen Verhalten der Kraftfahrer nicht oder kaum konkretisieren würde.
- Während bei der "Zonenlösung" innerhalb der Zonen grundsätzlich "Rechts vor Links" gelten soll und damit Verkehrszeichen abgebaut werden können, müßte ein Vorbehaltsnetz gesondert mit 50 km/h oder höher ausgeschildert werden; in den Wohngebieten entfielen dagegen die Erinnerungsfunktion der Zonenbeschilderung.

Eine Verknüpfung des Vorfahrtzeichens mit Tempo 50, wie häufig vorgeschlagen, ist wegen internationaler Bindungen nicht möglich.

5. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

Der Bundeshaushalt und die Haushalte der Länder werden nicht mit Kosten belastet. Für die Träger der Straßenbaulast entstehen dann Planungskosten und Kosten für die Beschilderung und evtl. bauliche Maßnahmen in den Zonen,

wenn von den Möglichkeiten der Verordnung Gebrauch gemacht wird. Diese Kosten halten sich im Rahmen der bereits in der Vergangenheit bei der versuchsweisen Einführung von Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkungen entstandenen Kosten.

Spürbare Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

II. Zu den Einzelvorschriften

1. Änderung von § 41:

In Absatz 2 Nr. 7 werden die durch die Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung eingeführten Zeichen (Beginn/Ende der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit) in die StVO übernommen.

2. Änderung von § 45:

Der neugefaßte Absatz 1 c enthält die Ermächtigung zur Anordnung geschwindigkeitsbeschränkter Zonen und die Rahmenbedingungen, die jeweils bei der Auswahl der Zonen erfüllt sein bzw. geschaffen werden müssen. Die Begründung hierzu ergibt sich aus den Ausführungen im allgemeinen Teil der Begründung (s. o. I 2, 3).

Die Einzelheiten werden in einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1 bis 1 d geregelt, die gleichzeitig mit dieser Verordnung erlassen wird. Besonders hinzuweisen ist auf folgende Gesichtspunkte:

- Die Anordnung von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen kommt insbesondere in Wohngebieten in Betracht. Daneben gibt es jedoch weitere schutzwürdige Bereiche, wie z. B. Kurgebiete, Schulzentren etc., in denen Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkungen ebenfalls sinnvoll sind. Die Formulierung der Verordnung schließt dies nicht aus.
 - Die Anordnung stützt sich in der Regel auf alle in der Verordnung genannten Gründe (Sicherheit der Ordnung des Verkehrs, Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung). Die Verordnung differenziert daher bei der Forderung nach Einvernehmen zwischen Straßenverkehrsbehörde und Gemeinde nicht nach dem jeweils im Vordergrund stehenden Motiv für eine Zonenanordnung, sondern stellt darauf ab, daß die Einrichtung geschwindigkeitsbeschränkter Zonen regelmäßig Auswirkungen auf alle drei genannten Bereiche hat. Den Gemeinden wird damit kein gegenüber dem bisherigen Zustand (Zonengeschwindigkeits-Verordnung) erweitertes Mitspracherecht eingeräumt.
 - Die "angemessene Berücksichtigung der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs" bedeutet keinesfalls, daß z. B. Bussen in Tempo-30-Zonen eine höhere Fahrgeschwindigkeit zugestanden werden soll.
3. Artikel 2 enthält die übliche Berlin-Klausel.
4. Artikel 3 regelt das Inkrafttreten zum 1. Januar 1990 unmittelbar im Anschluß an das Außerkrafttreten der Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung.

Beschluß

des Bundesrates

zur

Zehnten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

- Der Bundesrat hat in seiner 604. Sitzung am 22. September 1989 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.
- / Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefaÙt.

Anlage

Ä n d e r u n g e n
und
E n t s c h l i e ß u n g
zur

Zehnten Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Ordnung

Verkehrsberuhigung in zentralen Bereichen

1. Artikel 1 vor Nummer 1 (§ 13 Abs. 2)

In Artikel 1 ist vor Nummer 1 folgende Nummer 0₁ einzufügen:

'01. § 13 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Wird im Bereich eines eingeschränkten Haltverbots für eine Zone (Zeichen 290 und 292) oder beim Zeichen 314 oder 315 durch ein Zusatzschild die Benutzung einer Parkscheibe (Bild 291) vorgeschrieben, so ist das Halten nur erlaubt,

1. für die Zeit, die auf dem Zusatzschild angegeben ist, und

2. wenn das Fahrzeug eine von außen gut lesbare Parkscheibe hat und wenn der Zeiger der Scheibe auf den Strich der halben Stunde eingestellt ist, die dem Zeitpunkt des Anhaltens folgt.

Wo in dem eingeschränkten Haltverbot für eine Zone Parkuhren oder Parkscheinautomaten aufgestellt sind, gelten deren Anordnungen. Im übrigen bleiben die Halt- und Parkverbote des § 12 unberührt."

Begründung:

Die Verhaltensvorschriften des § 13 Abs. 2 werden der neuen Bedeutung der Zeichen 290, 292 angepaßt. Dabei wird, in Übereinstimmung mit der Bedeutung des Zeichens 290 als eingeschränktes Haltverbot, künftig nicht mehr das "Parken", sondern das "Halten" geregelt. Gegenüber der bisherigen Rechtslage bringt dies keine Einschränkung der Möglichkeiten des ruhenden Verkehrs, weil das eingeschränkte Haltverbot nunmehr - zusätzlich zum zweckgebundenen Halten zum Ein- oder Aussteigen bzw. Be- oder Entladen - auch ein nicht zweckgebundenes Halten bis zu drei Minuten zuläßt.

2. Artikel 1 nach Nummer 1 (§ 41 Abs. 2 Satz 6)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

'1a. In § 41 Abs. 2 Satz 6 wird in der Klammer nach der
Zeichennummer
"286"
die Zeichennummer
", 290"
eingefügt.'

Begründung:

Zusatzschilder zu Vorschriftzeichen enthalten nur allgemeine Beschränkungen der Gebote oder Verbote oder allgemeine Ausnahmen von ihnen (§ 41 Abs. 2 Satz 5). Nur besondere Zusatzschilder können etwas anderes bestimmen (§ 41 Abs. 2 Satz 6). Um eine Regelung zu ermöglichen, die durch Zusatzschild zu Zeichen 290 die Benutzung einer Parkscheibe vorschreibt oder das Parken nur in dafür gekennzeichneten Flächen zuläßt, muß das Zeichen 290 in die Klammer in § 41 Abs. 2 Satz 6 aufgenommen werden.

3. Artikel 1 nach Nummer 1a (§ 41 Abs. 2 Nr. 8)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1a folgende Nummer 1b einzufügen:

'1b. In § 41 Abs. 2 Nr. 8 (Haltverbote) werden die Zeichen 290 und 292 nebst Erläuterungen durch nachfolgende Zeichen 290 und 292 nebst Erläuterungen ersetzt:

• Zeichen 290



**eingeschränktes
Haltverbot für eine Zone"**

• Zeichen 292



**Ende eines eingeschränkten
Haltverbotes für eine Zone"**

Begründung:

Durch die Neufassung der Vorschriften über das Zonenhaltverbot soll erreicht werden, daß die Verkehrsbehörden, insbesondere die Kommunen, den ruhenden Verkehr flexibler und mit deutlich weniger Verkehrszeichen regeln können. Damit wird auch der Forderung entsprochen, gerade zentrale Bereiche mit besonders schützenswerter städtebaulicher Substanz von Verkehrszeichen möglichst freizuhalten. Zugleich wird die Bedeutung des Zonenhaltverbots im Sinne der auf der Ebene der Europäischen Verkehrsministerkonferenz vereinbarten Regelung festgelegt.

Die Zeichen 290 und 292 erhalten die Bedeutung eines eingeschränkten Haltverbots, das materiell dem Zeichen 286 entspricht, jedoch für eine Zone angeordnet werden kann.

4. Artikel 1 nach Nummer 1b (§ 41 Abs. 2 Nr. 8)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1b folgende Nummer 1c einzufügen:

'1c. In § 41 Abs. 2 Nr. 8 wird im letzten Absatz nach den Erläuterungen zu den Zeichen 290 und 292 folgender Satz angefügt:

"Durch ein Zusatzschild kann die Benutzung einer Parkscheibe vorgeschrieben oder das Parken in dafür gekennzeichneten Flächen zugelassen werden."

Begründung:

Zwar kann das eingeschränkte Haltverbot für eine Zone auch ohne zusätzliche Regelungen angeordnet werden. Es muß aber die Möglichkeit gegeben sein, die Benutzung einer Parkscheibe vorzuschreiben oder das Parken auf dafür gekennzeichnete Flächen zu beschränken. Dies soll, in Übereinstimmung mit der CEMT-Vereinbarung, durch Zusatzschild geschehen.

5. Artikel 1 nach Nummer 1c (§ 41 Abs. 3 Nr. 9)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1c folgende Nummer 1d einzufügen:

'1d. In § 41 Abs. 3 Nr. 9 wird folgender Satz angefügt:

"In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 3) können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, wie z.B. durch Pflasterlinien, ausgeführt werden."

Begründung:

In städtebaulich besonders gestalteten zentralen Bereichen vor allem kleinerer und mittlerer Städte besteht häufig die Notwendigkeit, die Fläche der Fahrbahn durch eine Fahrbahnbegrenzung zu verdeutlichen. Sind die Voraussetzungen eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs gegeben, so sollen dazu aus städtebaulichen Gründen neben durchgehenden Linien oder Markierungsknopfreihen auch andere Mittel verwendet werden können. Aber auch diese Mittel müssen geeignet sein, den Fahrbahnverlauf für die Verkehrsteilnehmer deutlich zu machen.

6. Artikel 1 nach Nummer 2 (§ 45 Abs. 1b₁ - neu -)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2a einzufügen:

'2a. In § 45 wird nach Absatz 1b folgender Absatz 1b₁ eingefügt:

"(1b₁) In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden."

Begründung:

Für die Verkehrsberuhigung zentraler Bereiche vor allem in kleineren und mittleren Städten soll die Kombination von Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen mit Zonenhaltverboten ermöglicht werden. In solchen Bereichen kommt die Einrichtung von Fußgängerzonen (Zeichen 242, 243) oder von Mischverkehrsbereichen (verkehrsberuhigte Bereiche, Zeichen 325, 326) häufig nicht in Betracht; gleichwohl ist eine Beruhigung des Verkehrs durch eine Zonengeschwindigkeitsbeschränkung und eine mit möglichst einfachen Mitteln zu erreichende Regelung des ruhenden Verkehrs notwendig.

Für solche Bereiche mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion sind Zonengeschwindigkeiten von 30 km/h häufig zu hoch. Den Verkehrsbehörden soll die Möglichkeit gegeben werden, in solchen Bereichen die Zonengeschwindigkeit auch niedriger anzusetzen.

7. Artikel 1 nach Nummer 2a (§ 54 Abs. 7 - neu -)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2a folgende Nummer 3 anzufügen:

'3. In § 54 wird nach Absatz 6 folgender Absatz 7 angefügt:

"(7) Die bisherigen Zeichen 290 und 292 behalten die Bedeutung, die sie nach der vor dem 1. Januar 1990 geltenden Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung hatten, bis längstens zum 31. Dezember 1999.""

Begründung:

Übergangsregelung für das bisherige Zeichen 290.

Einführung geschwindigkeitsbegrenzter Zonen

8. Artikel 1 Nr. 2 (§ 45 Abs. 1b)

In Artikel 1 ist die Nummer 2 wie folgt zu fassen:

'2. In § 45 wird Absatz 1b wie folgt geändert:

a) Satz 1 Nr. 3 wird wie folgt gefaßt:

"3. zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und geschwindigkeitsbeschränkten Zonen,";

b) Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

"Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Anwohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen, geschwindigkeitsbeschränkten Zonen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an."

Begründung:

Die bestehende Ermächtigungsgrundlage für die Einrichtung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen (§ 45 Abs. 1b Nr. 3 StVO) wird erweitert um die Ermächtigung zur Einrichtung geschwindigkeitsbeschränkter Zonen. Der Verordnungstext wird von Detailregelungen und Absichtserklärungen entfrachtet. Die Kriterien für die Einrichtung von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen sollten - wie bisher schon die Kriterien für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen - in der Verwaltungsvorschrift geregelt werden.

Knotenpunktnumerierung

9. Artikel 1 nach Nummer 1d (§ 42 Abs. 8)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1d folgende Nummer 1e einzufügen:

1e. In § 42 wird Absatz 8 wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 (Wegweiser)
wird nach Zeichen 405
folgendes Zeichen 406
eingefügt:

"Zeichen 406



Knotenpunkte der Autobahnen (Autobahnausfahrten, Autobahnkreuze und Autobahndreiecke)"

b) Nummer 3 wird wie folgt gefaßt:

"3. Wegweisung auf Autobahnen

Die "Ausfahrt" (Zeichen 332 und 333), ein Autobahnkreuz und ein Autobahndreieck werden angekündigt durch

- die Ankündigungstafel **Zeichen 448**



in der die Sinnbilder hinweisen:



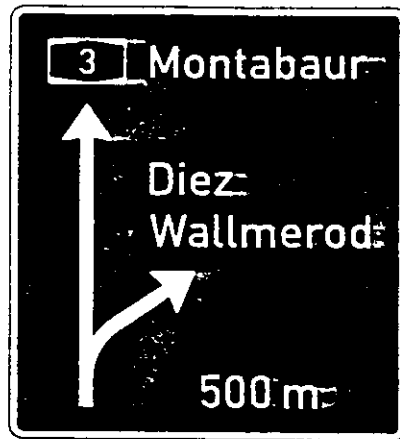
auf eine Autobahnausfahrt



auf ein Autobahnkreuz
oder Autobahndreieck

Die Nummer ist die laufende Nummer der Ausfahrten, Autobahnkreuze und Autobahndreiecke der jeweils benutzten Autobahnen.

- den Vorwegweiser Zeichen 449



- sowie auf 300 m, 200 m und 100 m durch Baken wie

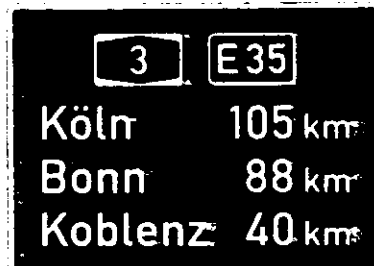
Zeichen 450



Auf der 300 m-Bake einer Ausfahrt wird die Nummer der Ausfahrt wiederholt.

Autobahnkreuze und Autobahndreiecke werden 2000 m vorher, Ausfahrten werden 1000 m vorher durch Zeichen 448 angekündigt. Der Vorwegweiser Zeichen 449 steht bei Autobahnkreuzen und Autobahndreiecken 1000 m und 500 m, bei Ausfahrten 500 m vorher.

Zeichen 453



Entfernungstafel

Sie gibt hinter jeder Ausfahrt, Abzweigung und Kreuzung die Entfernung zur jeweiligen Ortsmitte an." '

Als Folge ist in der Eingangsformel vor Artikel 1 das Zitat "§ 6 Abs. 1 Nr. 15" durch das Zitat "§ 6 Abs. 1 Nr. 3 und Nr. 15" zu ersetzen.

Begründung:

Zur Verbesserung der Orientierung auf deutschen Autobahnen sollen alle Knotenpunkte der Autobahnen (Ausfahrten, Autobahnkreuze und -dreiecke) mit Nummern und Sinnbildern versehen werden. Die Numerierung erfolgt mit möglichst geringem Aufwand, getrennt für jede Autobahn.

Hierzu sollen alle Ankündigungstafeln der Knotenpunkte für jeden Autobahnverlauf eine fortlaufende Nummer erhalten. Eine Wiederholung der jeweiligen Knotenpunktnummer ist nur für An-

schlußstellen auf der 300 m-Bake vorgesehen. Die Wiederholung der Knotenpunktnummer von Autobahnkreuzen und -dreiecken wird vorerst zurückgestellt. Sollte später ein unabwendbares Bedürfnis nachgewiesen werden, ist auch hier eine nachträgliche Ausrüstung der 300 m-Bake mit Knotenpunktnummer denkbar.

Die Kennzeichnung der Knotenpunkte soll mit zwei Sinnbildern erfolgen. Ein Sinnbild für "Ausfahrt" und ein Sinnbild für "Autobahnkreuze und -dreiecke".

Ein Vergleich der bisher in anderen europäischen Ländern verwendeten Sinnbilder hat ergeben, daß dort unterschiedliche Sinnbilder verwandt werden. Die von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführten Entwicklungen von Sinnbildern führte dazu, daß das vorgeschlagene Sinnbild für den Knotenpunkt "Autobahnkreuz und -dreieck" im wesentlichen dem bereits in Belgien angewandten Symbol entspricht; das Sinnbild für den Knotenpunkt "Ausfahrt" wurde auf der Grundlage des international vereinbarten Sinnbilds "Autobahn" (Zeichen E 15) durch Modifikation entwickelt. Beide Sinnbilder entsprechen lichttechnisch der günstigsten Form. Außerdem wurden sie einer Verständlichkeitsprüfung unterzogen.

Die Kosten für die Kennzeichnung und Numerierung der BAB-Knotenpunkte werden nach Feststellungen des Bundesministers für Verkehr auf insgesamt ca. 15 Mio DM geschätzt. Dieser Ansatz beinhaltet die vorläufige und endgültige Ausführung.

10. Artikel 1 nach Nummer 3 - neu - (§ 54 Abs. 8 - neu -)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 - neu - folgende neue Nummer 4 anzufügen:

'4. In § 54 wird nach Absatz 7 - neu - folgender Absatz 8 angefügt:

"(8) Die bisherigen Zeichen 448 und 450 (300 m-Bake) bei Autobahnausfahrten dürfen bis zum 31. Dezember 1995 verwendet werden."

Begründung:

Notwendige Übergangsfrist zur Umstellung auf die neuen Schilder.

EntschlieÙung

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Verfahren betreffend die Zehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung zu prüfen, ob ein finanzielles Förderungsprogramm des Bundes für Gemeinden einschließlich der Stadtstaaten einzurichten ist.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner, eine Verkehrssicherheitskampagne mit dem Ziel einzuleiten, die mit der Änderungsverordnung angestrebte Verbesserung der Verkehrssicherheit in bewohnten Gebieten den Verkehrsteilnehmern, insbesondere den Kraftfahrern, zu vermitteln.