

08.09.93

Antrag
des Landes Hessen

**Entschließung des Bundesrates zur generellen Einführung von
"Tempo 30" in geschlossenen Ortschaften**

DER HESSISCHE MINISTERPRÄSIDENT

Wiesbaden, den 8. September 1993

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Oskar Lafontaine

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Hessische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat die beigelegte

Entschließung des Bundesrates zur generellen
Einführung von "Tempo 30" in geschlossenen Ortschaften

mit dem Antrag auf Beschlußfassung zuzuleiten.

Ich bitte, die Vorlage gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung auf die Tagesordnung der
Sitzung des Bundesrates am 24. September 1993 zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Eichel

Entscheidung des Bundesrates zur generellen Einführung von
"Tempo 30" in geschlossenen Ortschaften.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, umgehend die Straßenverkehrs-Ordnung so zu ändern, daß innerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit generell 30 km/h beträgt. Höhere Geschwindigkeiten sollen nur auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen angeordnet werden können, die durch Verkehrszeichen besonders zu kennzeichnen sind.

Das Unfallgeschehen auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland hat sich - bezogen auf die alten Bundesländer - zwischen 1988 und 1992 von 342.299 auf 325.081 Unfälle mit Personenschaden deutlich vermindert; dies bedeutet einen Rückgang von etwa 5 %. Unverändert hoch ist jedoch der Anteil der innerörtlichen Unfälle, die fast zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschaden ausmachen. Besonders häufig verunglücken dabei die sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmer - Fußgänger mit etwa 17 % aller Verletzten sowie Radfahrer mit etwa 27 % aller Verletzten. Hauptursache ist mit über 21 % eine nicht angepasste Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer.

Das Risiko, im Straßenverkehr verletzt zu werden, ist insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer bei Tempo 50 ungleich größer als bei Tempo 30. Während die Überlebenschance für einen angefahrenen Fußgänger bei einer Kollision mit einem Kraftfahrzeug bei Tempo 30 über 90 % liegt, sinkt die Überlebenschance bei Tempo 50 auf knapp 60 %.

Die bisherige Möglichkeit, in Wohngebieten Tempo-30-Zonen einzurichten, hat zwar dazu geführt, daß in diesen Gebieten - nicht zuletzt auch wegen der häufig vorgenommenen flankierenden Maßnahmen - heute langsamer gefahren wird mit der Folge, daß dort auch die Zahl der Unfälle - insbesondere die der folgenschweren Unfälle - zurückgegangen ist. Allerdings schränkt die allgemeine Finanzentwicklung der Kommunen die Durchführung baulicher Maßnahmen zur Umgestaltung des Verkehrsraums künftig erheblich ein. Damit werden der Einführung oder der Ausdehnung von Tempo-30-Zonen auf weitere Gebiete Grenzen gesetzt.

Die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerorts wäre ein wichtiger Schritt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduzierung von Lärm und Abgasen in den Innerortsbereichen; der Bundes-

rat erwartet daher, daß durch eine solche Regelung die Zahl der Unfälle, bei denen Fußgänger - insbesondere Kinder - verletzt werden, deutlich zurückgeht. Er erinnert daran, daß nach Berechnungen des Umweltbundesamtes durch die generelle Einführung von "Tempo 30" innerorts 1,4 % des im Stadtverkehr verbrauchten Kraftstoffes eingespart werden können; dies sind 140.000 t jährlich. Auch könnten 8 % der innerörtlichen Stickoxidemissionen - 19.200 t pro Jahr - sowie 400.000 t an Kohlendioxidemissionen durch "Tempo 30" vermieden werden. Bei gleichmäßiger Fahrweise wäre zudem durch eine generelle Tempo-30-Regelung innerorts eine Lärmreduzierung von 5 bis 6 dB(A) zu erwarten.

Die große Zahl der schon bisher eingerichteten Tempo-30-Zonen in den Kommunen weist auf den Bedarf einer generellen Regelung hin. Da in vielen Städten und Gemeinden mittlerweile das Straßennetz überwiegend mit Tempo-30-Zonen versehen ist und die Kraftfahrer sich größtenteils an diese Regelung gewöhnt haben, hält der Bundesrat die Zeit für gekommen, nunmehr das Regel-Ausnahme-Verhältnis umzukehren; im übrigen würde die generelle Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts zu einer schnelleren Bewußtseinsänderung bei den Kraftfahrern führen und eine stärkere Akzeptanz der Verkehrsbeschränkung bewirken.