

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion
DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/1601 —**

Tempo-30-Zonen

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr – StV 12/36.43.00/1 Va 88 – hat mit Schreiben vom 26. Februar 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Soweit mir Angaben der Bundesländer hierzu vorliegen, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Tempo-30-Zonen gab es bereits vor der Einführung der probeweisen Aufnahme in die StVO, z. B. in Hamburg?

Land Berlin: Es gab bereits zwei Tempo-30-Bereiche, die durch Zeichen 274 StVO gekennzeichnet worden sind.

Land Hamburg: Von Mai 1983 bis März 1985 sind 354 Tempo-30-Zonen als Vorläufer der jetzigen Zonen-Geschwindigkeits-Regelung eingerichtet worden.

Land Nordrhein-Westfalen: Die Zahl von Tempo-30-Zonen wurde in Nordrhein-Westfalen nicht erhoben. Deshalb ist keine Angabe über die zahlenmäßige Entwicklung möglich. Erstmalig wurden Tempo-30-Zonen in Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Großversuchs Verkehrsberuhigungen in Wohngebieten im Jahre 1977 eingerichtet.

Land Niedersachsen: Es gab bereits drei Tempo-30-Zonen.

2. Wie viele Tempo-30-Zonen wurden seit dem 1. März 1985 eingeführt?

Nach Inkrafttreten der Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung wurden in zehn Bundesländern 4 287 Tempo-30-Zonen eingeführt.

3. Wie viele Kilometer Straße sind insgesamt Tempo-30-Zonen?

Hier liegen nur Angaben aus fünf Bundesländern vor: Es sind dort 2 858 Straßenkilometer.

4. In welchen Fällen wurden Hauptverkehrsstraßen in Tempo-30-Zonen integriert, und wie viele Kilometer Straße sind dies insgesamt?

Aufgrund des Verordnungstextes „Straßen gleichartiger Merkmale“ ist den Verkehrsbehörden empfohlen worden, Hauptverkehrsstraßen und klassifizierte Straßen nicht in Tempo-30-Zonen einzubeziehen.

Örtliche Hauptverkehrsstraßen wurden in wenigen Fällen in Tempo-30-Zonen integriert.

5. Hat die Bundesregierung die Länder und Kreise darauf aufmerksam gemacht, daß eine Integration der besonders unfallträchtigen Hauptverkehrsstraßen über die bestehende Regelung in der StVO nicht ausgeschlossen ist?

Die Ausführung der Straßenverkehrs-Ordnung und damit auch der Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung obliegt den Ländern. Diese sind gehalten, soweit es erforderlich ist, ihren nachgeordneten Behörden Richtlinien und Weisungen zur Ausführung der Verordnung im einzelnen zu erteilen.

6. Welche Aussagen kann die Bundesregierung über die Entwicklung der Unfallsituation in den Tempo-30-Zonen machen, und welche Zahlen liegen aus den einzelnen Bundesländern vor?

Die Bundesregierung kann – mit Ausnahme des Landes Hamburg (s. Anlage) – noch keine Aussagen über die Unfallentwicklung machen.

7. Wie wurde und wird die probeweise Einführung der Tempo-30-Zonen wissenschaftlich begleitet, und wer führt die Begleitung durch?

Die wissenschaftliche Begleitung erfolgt durch die Bundesanstalt für Straßenwesen. Sie läßt sowohl Tempo-30-Zonen als auch Tempo-40-Zonen, letztere in Zusammenhang mit Tempo 60 auf zugeordneten Verkehrsstraßen, untersuchen. Zu diesem Zweck werden Befragungen von Anwohnern und betroffenen Betrieben, verkehrstechnische Erhebungen – insbesondere Geschwindigkeitsmessungen – sowie Unfallanalysen jeweils vor und nach Einrichtung der Zonen und Vergleiche zur Unfallentwicklung in Gebieten ohne diese Maßnahmen durchgeführt.

Diese Untersuchungen werden zu Tempo 30 für Hamburg und Darmstadt, zu Tempo 40/60 für mehr als zehn Städte Baden-Württembergs vorgenommen.

Weiterhin stellt die Bundesanstalt für Straßenwesen die Erfahrungen einer Reihe von Städten seit der Einführung von Tempo-Zonen zusammen.

8. Wann soll ein Abschlußbericht vorgelegt werden, und wie beurteilt die Bundesregierung das dauerhafte Verbleiben der Tempo-30-Zonen-Regelung in der StVO?

Ein Erfahrungsbericht wird rechtzeitig vor dem Auslaufen der Verordnung zum 31. Dezember 1989 von der Bundesanstalt für Straßenwesen erstellt werden. Sollte sich die Regelung bewährt haben, wird diese endgültig und unbefristet in die Straßenverkehrs-Ordnung übernommen werden.

9. Wann kommt es zum Abschluß des Versuchs „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“?

Das Forschungsvorhaben „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ verzögert sich gegenüber den ursprünglichen Planungen durch die späte Verwirklichung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen in den sechs Modellstädten. Für die nördlichen Modellstädte Berlin, Buxtehude und Borgentreich konnten drei Abschlußuntersuchungen im Herbst 1987 erfolgen.

Für die Modellstädte Mainz, Ingolstadt und Esslingen sind sie für Mai/Juni dieses Jahres vorgesehen. Über die erreichten Ergebnisse informieren die drei Institute, die das Vorhaben tragen (Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Umweltbundesamt und Bundesanstalt für Straßenwesen), ausführlich in öffentlichen Veranstaltungen, zuletzt mit dem „3. Kolloquium – Forschungsvorhaben ‚Flächenhafte Verkehrsberuhigung‘, Erste Erfahrungen aus der Praxis“, 30. September und 1. Oktober 1985, Berlin.

Ein 4. Kolloquium wird über die Abschlußuntersuchungen in den genannten drei nördlichen Modellstädten am 26. und 27. Mai 1988 in Buxtehude unterrichten. Über den Abschluß in den weiteren Modellstädten kann voraussichtlich ein Jahr später berichtet werden.

Anlage

*Auswertung von Unfällen in 219 Tempo-30-Gebieten, bezogen auf jeweils ein Jahr
vor bzw. nach Einrichtung*

Unfallart	vorher	nachher	Steigerung/ Ermäßigung in %	Steigerung/ Ermäßigung in Gesamt-Hamburg 1984 bis 1985 in %
1. VU gesamt	2 357	2 340	–	+ 4,9
2. VU mit Personenschaden	322	248	– 22,98	– 4,1
3. Unfälle mit Fußgängerbeteiligung	65	72	+ 10,77	– 4,7
4. Unfälle mit Radfahrerbeteiligung	105	81	– 22,86	– 0,7
5. Unfälle mit Beteiligung von Kindern	89	71	– 20,22	– 8,4
6. Verletzte gesamt	373	282	– 24,40	– 3,6
7. Schwerverletzte	63	41	– 34,92	– 16,1
8. Leichtverletzte	310	241	– 22,26	– 1,3
9. Getötete	3	1	–	– 17,7