

## Antwort

### der Bundesregierung

#### auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/5074 —

### Tempo 30

*Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 1. September 1989 – StV 12/36.42.45 – 03 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. In § 45 Abs. 1c StVO soll künftig geregelt werden, daß die Tempo-30-Zonen „überschaubar“ bleiben. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ist definiert, daß die nächstgelegene Verkehrsstraße (50 km/h und mehr) nach höchstens 1 000 m erreichbar sein muß.

Welche Untersuchungen wurden bei der Abfassung dieser Änderung zugrunde gelegt?

Die vorgesehene Regelung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift soll folgenden Wortlaut erhalten:

„Aus der Zone sollte die nächstgelegene Verkehrsstraße (50 km/h oder mehr) nach höchstens 1 000 m erreichbar sein.“

Diese Regelung beruht auf dem Erfahrungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen und den Erfahrungsberichten der Länder. Sie besitzt die für die Praxis erforderliche Flexibilität, um Ausnahmesituationen gerecht werden zu können.

2. Sind dem Bundesverkehrsminister die Ergebnisse der Auswertung Tempo 30 der Stadt Heidelberg sowohl über Flächengröße, Durchschnittsgeschwindigkeit und Abnahme der Unfallhäufigkeit usw. bekannt, und wurden sie beim Abfassen der StVO und VwV-StVO berücksichtigt?

Falls nein, warum nicht?

Im Zeitpunkt der Erstellung des Entwurfs zur Änderung der StVO und der VwV-StVO waren dem Bundesminister für Verkehr die Ergebnisse der Stadt Heidelberg mit „Tempo 30“ nicht bekannt. Sie waren im landesweiten Erfahrungsbericht des Landes Baden-Württemberg nicht besonders erwähnt. Sie bieten, nach ihrem Bekanntwerden, aber auch keine Veranlassung, die Konzeption der vom BMV vorgelegten Vorschriften zu ändern:

- Auch die Stadt Heidelberg hat Umgestaltungen des Straßenraums vorgenommen.
- Die Stadt Heidelberg hat die Einhaltung von „Tempo 30“ mit einer Konsequenz und einem sachlichen und personellen Aufwand überwacht, der keine Dauerlösung sein kann. Investitionen z. B. in bauliche Umgestaltungen erscheinen auch aus städtebaulichen Gründen sinnvoller als – eher höhere – Kosten für eine perfekte Überwachungsorganisation. Die Stadt Heidelberg stellte in ihrem Bericht fest: ‚Rückschauend kann heute gesagt werden, daß der Erfolg von „Tempo 30“ in Wohngebieten mit der konsequenten Überwachung steht und fällt.‘
- Da keine Erhebungen in Vergleichsgebieten ohne „Tempo-30“-Regelung vorgenommen wurden, wie sie bei derartigen Untersuchungen üblich und notwendig sind, haben die Zahlen der Stadt Heidelberg einen zweifelhaften Aussagewert. Ihnen stehen die Zahlen von Städten entgegen, bei denen ein wissenschaftlich akzeptabler Vergleich durchgeführt wurde, z. B. Hamburg.

3. Welche Untersuchungen von flächenhaften Tempo-30-Zonen wurden ausgewertet?

Gegenstand der Untersuchung der BASt waren insbesondere die Erfahrungen der Stadt Hamburg mit „Tempo-30“-Zonen. In der Stadt Hamburg sind inzwischen für rd. ein Drittel des Straßennetzes „Tempo-30-Zonen“ eingerichtet (658 Wohngebiete), so daß insoweit auch der flächenhafte Aspekt von „Tempo-30“-Zonen Berücksichtigung finden konnte.

4. Die vorgesehene Änderung der StVO und der VwV-StVO knüpft die Einführung von Tempo-30-Zonen an die Bedingung, diese Zonen auch baulich zu verändern. Ist die Bundesregierung bereit, zusätzliche Mittel für die Kommunen bereitzustellen, damit diese Auflage erfüllt werden kann?

Mit welchen Bundesmitteln kann derzeit der Umbau zu Tempo-30-Zonen vollzogen werden?

Weder der Entwurf zur Änderung der StVO noch der zur Änderung der VwV-StVO setzen für „Tempo-30“-Zonen zwingend Umbauten voraus. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift sieht bauliche Maßnahmen nur dort vor, wo Zeichen 274.1 (Beginn der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit) alleine nicht ausreicht, die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung zu unterstreichen. Allerdings wird die Einrichtung der Zone in der

Regel Umgestaltungen, die nicht notwendigerweise Umbauten sein müssen, erforderlich machen. Derartige Umgestaltungen lassen sich meist mit geringem Kostenaufwand durchführen. Die Bundesregierung sieht daher keine Notwendigkeit, den Kommunen zusätzliche Mittel für Umbauten bereitzustellen.

5. In der Begründung argumentiert die Bundesregierung mit der „mangelnden Akzeptanz“ der Autofahrer. Aus der Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen geht jedoch hervor, daß bei Abschluß der Maßnahmen die Akzeptanz auf 64 Prozent angestiegen ist.

Ist es möglich, daß die Bundesregierung die Argumentation der Interessenvertretung des Automobils – des ADAC – kommentarlos übernommen hat? (Siehe ADAC-Grundsätze zur Umweltpolitik. Ergebnisse der Hauptversammlung 1989, Seite 8; ADAC und Umwelt; Dokumentation über Aktivitäten im ADAC, Seite 77.)

Falls diese Aussagen nicht die Grundlagen waren, aus welchen anderen Untersuchungen läßt sich „mangelnde Akzeptanz“ ablesen?

Ein Widerspruch zwischen der Aussage der Bundesregierung und dem Untersuchungsbericht der BASt besteht nicht. In der Begründung zur Änderungsverordnung zur StVO wird von „mangelnder Akzeptanz“ im Zusammenhang mit der Festlegung eines *generellen* „Tempo 30“ gesprochen. Diese Aussage stützt sich auf die bisherigen Erfahrungen, daß eine derartige Geschwindigkeitsbeschränkung von den Kraftfahrern nicht eingehalten wird, wenn ihr Anlaß nicht einsichtig ist. Die Untersuchung der BASt befaßt sich dagegen mit den Erfahrungen in „Tempo-30“-Zonen. Die von ihr ermittelte „64 %-Akzeptanz“ ist darüber hinaus das Ergebnis einer Befragung über die Einstellung zur Zonengeschwindigkeitsbeschränkung. Dieses Ergebnis ist nicht gleichzusetzen mit der Quote der tatsächlichen Beachtung der Zonengeschwindigkeit.

