

Antrag

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in geschlossenen Ortschaften

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In der Bundesrepublik Deutschland wird bei Verkehrsunfällen jährlich die Einwohnerschaft einer Kleinstadt getötet (1996 = 8 755 Personen), ca. 50 000 Menschen erleiden pro Jahr bleibende Behinderungen durch Straßenverkehrsunfälle. Dabei ist bei tödlichen Unfällen die mit Abstand häufigste Unfallursache „nicht angepaßte Geschwindigkeit“. Zahlreiche Untersuchungen zeigen übereinstimmend, daß Unfallwahrscheinlichkeit und Unfallschwere in entscheidendem Maße von der Fahrgeschwindigkeit abhängen.

Dabei ereignen sich fast zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschäden und knapp 30 % aller tödlichen Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften (Unfallverhütungsbericht der Bundesregierung). Zahlreiche Erfahrungen aus Kommunen und Untersuchungen zeigen, daß eine Tempobeschränkung auf 30 km/h die Unfallzahlen innerorts spürbar senken kann. Ein von der Interdisziplinären Gesellschaft für Umweltmedizin in Auftrag gegebenes Gutachten (UPI-Bericht 47, Mai 1997) ergab, daß durch die Einführung von Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften 969 Tote und 20 279 Schwerverletzte weniger zu erwarten wären.

Ein besonderes Augenmerk muß auf die Kinder gelegt werden. 1996 wurden im Straßenverkehr 35 984 Kinder leicht verletzt, 12 225 Kinder schwer verletzt und 358 Kinder getötet, praktisch jeden Tag ein Kind. Die oft zu hörende Feststellung, Deutschland liege damit im Punkt Kindersicherheit relativ gut im internationalen Vergleich, ist wenig hilfreich. Die Dramatik der Situation wird deutlich, wenn man die verletzten Kinder in die Rechnung mit einbezieht. Dann liegt die Bundesrepublik Deutschland hinter den USA an der zweitletzten Stelle aller OECD-Länder.

Zirka zwei Drittel aller Kinder verunglücken zu Fuß oder mit dem Rad, 75 % aller Kinderunfälle sind in geschlossenen Ortschaften zu verzeichnen. Durch eine generelle Tempo 30-Regelung könn-

te die Zahl der tödlichen Kinderunfälle sofort halbiert werden. Selbst wenn man berücksichtigt, daß Kinderunfälle auch von anderen Faktoren beeinflusst werden (Umfeld, Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, entwicklungsbedingte Verhaltensweisen), so machen die vorliegenden Zahlen und Berechnungen doch klar, daß viel menschliches Leid durch eine Tempo 30-Regelung verhindert werden könnte.

Eine generelle Tempo 30-Regelung ist überfällig. Zahlreiche verantwortungsvolle Kommunalpolitikerinnen bzw. Kommunalpolitiker bis weit in die Verwaltungsspitzen fordern – unabhängig von der parteipolitischen Couleur – seit Jahren eine entsprechende Initiative der Bundesregierung. Auch kommunale Spitzenverbände wie der Deutsche Städtetag haben sich der Forderung angeschlossen. Der Deutsche Bundestag dankt den vielen Bürgerinitiativen, Wissenschaftlern, Verbänden und Gruppen für ihr Engagement und ihre Aufklärungsarbeit und schließt sich mit dem folgenden Beschluß ihrer Forderung an.

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in geschlossenen Ortschaften sind zum Schutz von Kindern, Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrern und zur Aufwertung unserer Innenstädte notwendig.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, umgehend einen neuen Entwurf des § 3 der StVO mit folgenden Eckpunkten ins Entscheidungsverfahren zu bringen:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in geschlossenen Ortschaften generell 30 km/h. Ausnahmen bis 50 km/h sind auf Durchgangsstraßen möglich, wenn die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet ist.

Bonn, den 30. September 1997

Gila Altmann (Aurich)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

1. Zur geringeren Unfallgefahr durch Tempo 30

Die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeugs beeinflusst sowohl die Wahrscheinlichkeit einer Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern als auch die Schwere der auftretenden Unfallfolgen. Die kinetische Energie eines Fahrzeugs, von der sowohl Bremsweg als auch die Zerstörungswirkungen beim Aufprall abhängen, steigt mit dem Quadrat der Fahrgeschwindigkeit.

Der Anhalteweg bei Tempo 30 beträgt 12 m. Somit kann der Autofahrer noch anhalten, wenn ein Kind in 15 m Entfernung über die Straße läuft. Bei Tempo 40 dagegen sieht die Situation anders aus. Der Bremsweg beträgt 18 m und das Kind wird angefahren. Bei Tempo 50 beträgt der Bremsweg bereits über 25 m. Nach 15 m beträgt die Aufprallgeschwindigkeit noch 45 km/h. Damit würde das Kind getötet oder schwer verletzt.

Wie entscheidend die Einführung von Tempo 30 zur Verbesserung der Unfallbilanz ist, zeigen die konkreten Erfahrungen mit Tempo 30-Zonen: In Kiedrich ging die Zahl der Unfälle mit Personenschäden um 56,1 % zurück (Modellversuch des Landes Hessen), in Bonn nahmen in Tempo 30-Zonen die Unfälle mit schweren Personenschäden um 23 % ab, in Frankfurt um 25 %. In Münster sank die Zahl der Schwerverletzten um 72 %. Eine Umfrage des Deutschen Städtetages ergab, daß die Erfolge in den Kommunen, in denen flächenhafte und räumlich ausgreifende Tempo 30-Regelungen existieren, besonders groß sind.

Eine generelle Tempo 30-Regelung (mit Ausnahme der Hauptverkehrsstraßen) wurde am 1. September 1992 in Graz eingeführt. Die Ergebnisse dieses Modells sind eindeutig (Tempo 30/50 in Graz; Kurzfassung der wissenschaftlichen Begleituntersuchung; Mai 1997):

- Die Verkehrssicherheit wurde signifikant verbessert;
- der Verkehrsfluß wurde homogener;
- das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander ist rücksichtsvoller geworden;
- in Tempo 30-Zonen ist die NOx- Belastung gesunken;
- Öffentlichkeitsarbeit und Überwachung sind Teile des Konzepts;
- die Akzeptanz hat sich auch unter den PKW-Benutzern ständig verbessert.

Diese Erfahrungen müssen endlich zur Kenntnis genommen werden und Konsequenzen für die Ausgestaltung der StVO haben. Dabei darf es insbesondere nicht beim bisherigen „inselhaften“ Tempo 30 bleiben. Das Unfallgeschehen bei Straßen in geschlossenen Ortschaften konzentriert sich zunehmend auf Straßen ohne besondere Geschwindigkeitsbegrenzung (93 % der Getöteten, 90 % der Schwerverletzten). Somit wird durch einzelne, isolierte Tempo 30-Zonen die Unfallhäufigkeit in Kommunen zwar lokal, aber nicht generell gesenkt.

Die in verschiedenen Versuchsgebieten gemachten Erfahrungen mit Tempo 30 zeigen auch, daß das Wohnumfeld von den Anwohnern als attraktiver empfunden wird. Zu einer Zunahme von Unfällen an angrenzenden Straßen oder durch größere Sorglosigkeit von Fußgängern oder Radfahrern kam es nicht.

Auch zahlreiche andere Einwände dürfen inzwischen als widerlegt gelten. So wird oft behauptet, es reiche zum generellen Schutz der Kinder aus, Tempo 30-Regelungen in der Nähe von Schutzzonen (z. B. Schulen) einzurichten. Dieses Argument ist durch die

konkreten Erfahrungen nicht gedeckt, denn die meisten Kinder verunglücken nachmittags, außerhalb dieser „Schutzzonen“.

Auch das Argument, Tempo 30 werde nur nach baulichen Maßnahmen respektiert, ist widerlegt. In vielen Gebieten wurden auch ohne bauliche Maßnahmen Erfolge erzielt.

Ein anderer Einwand ist, eine generelle Tempo 30-Regelung würde „da erkennbar nicht geboten, Frustration und Aggressivität der Kraftfahrer fördern und ihre Bereitschaft, objektiv notwendige Geschwindigkeitsbegrenzungen zu beachten, herabsetzen“, (Dr. Bouska, Bayerisches Staatsministerium des Innern, vor der Kinderkommission des Deutschen Bundestages am 27. Februar 1996). Einen Beweis oder wenigstens ein Plausibilitätsargument für diese These konnte nicht vorgelegt werden. Die Erfahrungen sprechen eher für den gegenteiligen Effekt: Durch eine generelle Regelung wird eine eindeutige, einprägsame Rechtslage geschaffen, die jedem Verkehrsteilnehmer bekannt ist und deswegen eher akzeptiert wird.

2. Lärminderung durch Geschwindigkeitsbegrenzungen

80 Millionen Menschen sind in Europa nach Angaben der EU – Kommission gesundheitsschädlichen Lärmpegeln ausgesetzt. Durch Straßenverkehrslärm fühlen sich über 70 % der bundesdeutschen Bevölkerung belastigt. Das lärmbedingte Infarktrisiko ist nach allen vorliegenden medizinischen Erkenntnissen mit dem Krebsrisiko durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe gleichzusetzen oder sogar noch höher.

Ein Tempolimit könnte einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des verkehrsbedingten Lärms leisten. Da die Rollgeräusche gegenüber den Motorgeräuschen dominieren, bedeutet weniger Geschwindigkeit oft eine Halbierung des Lärms. In Tempo 30-Zonen wurden erhebliche Abnahmen der Lärmbelästigung gemessen: Sie senken den innerstädtischen Lärmpegel um 3 dB (A), was das menschliche Ohr als Halbierung des Verkehrslärms wahrnimmt.

Das oft zu hörende Argument, Tempo 30 erhöhe die Lärmbelästigung, trifft nicht zu. Durch niedertouriges Fahren im dritten Gang bei Tempo 30 bzw. Tempo 50 im vierten oder fünften Gang kann die Lärmbelästigung vermindert werden. Ein PKW, der 50 km/h im zweiten Gang fährt ist vergleichbar mit 20 Autos, die im vierten Gang fahren. Hinzu kommt, daß niedertouriges Fahren den Spritverbrauch weiter absenkt. Lärmschutz und Umweltschutz gehen Hand in Hand.

Obwohl die Bekämpfung des Lärms nur im Rahmen eines integrierten Konzepts realisiert werden kann, stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen einen erheblichen Beitrag zur Zielerreichung dar.

3. Besserer Verkehrsfluß, effizientere Nutzung der Infrastruktur und weniger Platzbedarf

Tempolimits sorgen dafür, daß der Verkehrsfluß ruhiger ist und die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den verschiedenen Fahrzeugen gering sind. Dadurch werden die Kapazitäten von Straßen besser genutzt. Das Verkehrsgeschehen wird insgesamt weniger hektisch und aggressiv.

Der bessere Verkehrsfluß sorgt dafür, daß mögliche Zeitverluste durch geringere Geschwindigkeiten wieder egalisiert werden. Gerade in den oft verkehrsbelasteten Innenbereichen ist sogar mit Reisezeitgewinnen zu rechnen. Die Bilanz für das Verkehrssystem als Ganzes ist positiv, denn kleineren lokalen Zeitverlusten beim PKW-Verkehr stehen deutliche Zeitgewinne für Fußgänger und Radfahrer gegenüber, da diese weniger durch den ineffizienten, platzraubenden und unberechenbaren PKW-Verkehr beeinträchtigt werden.

Außerdem könnte weiterer kostspieliger und flächenintensiver Straßenbau vermieden werden. Ein erheblicher Teil dieses Flächenverbrauchs geht auf das Konto hoher und unterschiedlicher Geschwindigkeiten, weil die großen Sicherheitsabstände die Aufnahmefähigkeit der Straßen reduzieren. Ein Tempolimit bietet deshalb die Möglichkeit, die vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen, Straßen sparsamer auszulegen und überdimensionierte, häßliche Verkehrs- und Versiegelungsflächen mittelfristig umzuwidmen. Damit würden sich zahlreiche Potentiale zur Umgestaltung, Umnutzung und ökologischen Aufwertung bisheriger Versiegelungsflächen ergeben, was vor allem für die Innenstadgebiete eine große Chance zur Weiterentwicklung darstellt.

4. Weniger Mineralölverbrauch und besserer Schutz der Umwelt durch Geschwindigkeitsbegrenzungen

Jeder Autofahrer weiß aus eigener Erfahrung, daß schnelles Fahren zu höherem Benzinverbrauch führt als gleichmäßiges und langsames Fahren. Somit könnte ein Tempolimit einen Beitrag zum Schutz der Umwelt leisten. Dies wäre auch dann noch der Fall, wenn alle PKW mit G-Kats ausgerüstet sind, denn die Entlastungswirkungen des Kats werden beim jetzigen Verkehrstrend durch erhöhte Fahrleistungen und leistungsfähigere Fahrzeuge stark relativiert. Außerdem funktioniert der Kat im Regelfall erst nach einer Fahrtstrecke von 3 km oder mehr. Gerade die Kernstädte werden somit durch den Kat aufgrund der vielen relativ kurzen Fahrwege nicht entlastet. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie Dioxin, Cyanid und Formaldehyd könnten durch ein Tempolimit ebenso vermindert werden wie die Folgen des Fahrbahn-, Reifen- und Bremsabriebs.

Einen besonders großen Beitrag leistet ein Tempolimit zum Klimaschutz, denn gegen die Emissionen des Klimagases CO₂ können keine technischen Vorkehrungen getroffen werden. Hier helfen allein Reduktionen von Geschwindigkeiten, der gefahrenen Kilometer und die Konstruktion verbrauchsärmerer Fahrzeuge, denn die Emissionen sind proportional zum Kraftstoffverbrauch.

Für eine schnelle Einführung eines Tempolimits spricht auch die Tatsache, daß auf EU-Ebene trotz Bemühungen seit 1992 bis heute kein zufriedenstellendes Programm zur Reduktion der verkehrsbedingten Luftschadstoffe vorliegt. Die für die EU ab 2000 vorgesehenen Kraftstoffqualitäten bleiben sogar hinter dem bereits jetzt erreichten Niveau einiger EU-Länder zurück. Die schlechten Kraftstoffqualitäten werden in Zukunft dazu führen, daß

- a) die Lebensdauer und Wirksamkeit von Katalysatoren gemindert ist,
- b) die Entwicklung sog. Superkats, die auch auf den ersten 3 km einer Fahrstrecke wirken, für Jahre verzögert wird,
- c) die noch im Verkehr befindlichen Nicht-Kat-Fahrzeuge weiterhin für erhebliche Belastungen sorgen.

Somit ist weiterhin in unseren Innenstädten mit erheblichen Luftbelastungen zu rechnen. Eine Tempo 30-Regelung würde einen Beitrag zur Verbesserung der Immissionssituation darstellen.

5. Realisierung und Durchsetzung eines Tempolimits

Das oft zu hörende Argument, Geschwindigkeitsbegrenzungen seien politisch nicht durchsetzbar oder würden nicht beachtet, ist inzwischen durch die technische Entwicklung überholt. Es ist möglich, alle Fahrzeuge mit technischen Fahrhilfen, sog. „Tempomastern“ auszustatten, die auch in geschlossenen Ortschaften eingesetzt werden könnten. Eine nähere Erläuterung dieser Technik findet sich im Antrag der Bundestagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Tempo 80/Tempo 100.

6. Gesetzliche Grundlagen zur Schaffung von Tempo 30-Zonen müssen verbessert werden, sonst drohen Rückschritte in den Kommunen

Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vom Dezember 1994 auf der Grundlage der aktuellen Regelungen der StVO macht den Kommunen so enge Vorgaben für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen, daß für zukünftige Planungen die anzustrebende flächenhafte Wirkung nicht erreicht werden kann. Vielmehr ergibt sich eine Vielzahl kleiner „Tempo 30-Inseln“, die zunehmend eine Ausnahmeerscheinung werden. Um überhaupt Effekte zu erreichen, sind die Kommunen bei der derzeitigen Lage gezwungen, Tempo 30-Zonen durch straßenbauliche Maßnahmen und Beschilderungen abzusichern. Dies führt zu zusätzlichem Finanzaufwand, der eine flächenhafte Verkehrsberuhigung für das gesamte Stadtgebiet unmöglich macht. So kostete z. B. in Magdeburg die Ausweisung von zwanzig Tempo 30-Zonen 1,5 Mrd. DM. Eine Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ist damit auch unter Kostengesichtspunkten notwendig.

