

**TEMPO 30 - MODELLVERSUCHE
IN DARMSTADT**

- Ergebnisse der Untersuchungen über die
Auswirkungen geschwindigkeitsdämpfender
Maßnahmen aufgrund von Vorher-/Nachher
Geschwindigkeitsmessungen -

Bearbeiter: Peter Müller

Institut Wohnen und Umwelt Darmstadt
Dezember 1986

Sachbearbeitung: Andrea Ratschow

EDV-Bearbeitung: Renate Guder
Hartmut Winkler

Technische Bearbeitung: Reda Hatteh
Elke Schimek
Helga Wolter

ISBN-Nr. 3-922653-44-8

INHALTSVERZEICHNIS	<u>Seite</u>
1. Vorbemerkung	1
2. Stand der Erkenntnisse zu Tempolimits innerorts	3
3. Vorgehensweise	6
4. Ergebnisse	12
4.1 Modellgebiet Martinsviertel (West) mit Tempo 30 "vorgeschrieben"	12
4.2 Modellgebiet Bessungen mit "freiwillig Tempo 30"	18
4.3 Zusammenfassendes Fazit	24
4.4 Andere Ergebnisse der Geschwindigkeits- messungen	29
5. Folgerungen und Empfehlungen	31
Verzeichnis der Tabellen	39
Verzeichnis der Abbildungen	40
Argumentationshilfen zu "Tempolimits innerorts"	41
<u>ANHANG</u> : Dokumentation und Einzeldarstellung der Meßorte (alphabetisch geordnet)	

1. VORBEMERKUNG

Im Sommer 1984 wurde von der Stadt Darmstadt beschlossen, im Martinsviertel und in Bessungen Modellversuche mit Tempo 30 durchzuführen. Mit den wissenschaftlichen Begleituntersuchungen wurde das Institut Wohnen und Umwelt mit Schreiben des Stadtplanungsamtes Darmstadt vom 22.8.1984 beauftragt. Durchzuführen waren Geschwindigkeitsmessungen "vorher/nachher" in beiden Versuchsgebieten im zeitlichen Zusammenhang mit der Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen.

Die Geschwindigkeitsmessungen "vorher" wurden im August/September 1984 in beiden Untersuchungsgebieten Bessungen und Martinsviertel (West) durchgeführt; die Ergebnisse wurden mit Schreiben vom 29.7.1985 dem Stadtplanungsamt übermittelt. Für einen Zwischen-Zustand im Straßenzug Liebfrauenstraße-Pallaswiesenstraße (bis dahin ausgenommen von dem Tempolimit 30 km/h) wurden im September/Okttober 1985 zusätzliche Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt, deren Ergebnisse dem Auftraggeber mit Schreiben vom 7.1.1986 mitgeteilt wurden.

Die Vorher-Messungen in den beiden Modellgebieten wurden zum Anlaß genommen, um Erhebungen über Kfz-Geschwindigkeiten im Darmstädter Straßennetz durchzuführen. Die Ergebnisse liegen als IWU-Veröffentlichung zum "Geschwindigkeitsverhalten..." vor/1/.

Die Nachher-Geschwindigkeitsmessungen wurden in beiden Versuchsgebieten im August/September 1986 vorgenommen. Die Auswertung dieser Messungen, der Vergleich der Vorher- und Nachher-Meßergebnisse sowie deren Bewertung enthält der vorliegende Bericht.

/1/ Peter Müller,
Geschwindigkeitsverhalten von Kraftfahrern auf Darmstädter Straßen;
Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt, Dez. 1985

Darüber hinaus hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) dem Institut Wohnen und Umwelt in Zusammenarbeit mit COOPERATIVE Darmstadt einen weitergehenden Auftrag zu "Tempo 30 Darmstadt - zusammenfassende Bewertung" übergeben. Er sieht vor, alle im Zusammenhang mit der 30 km/h-Zonenregelung im Martinsviertel (West) angestellten Erhebungen und Untersuchungen zu vergleichen und zusammenfassend auszuwerten. Das Modellprojekt "Tempo 30 Darmstadt" steht dabei in einer Reihe mit anderen, von der BAST durchgeführten Untersuchungen im Zusammenhang mit Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts (z.B. Hamburg, Braunschweig, Städte in Baden-Württemberg, Gebiete in Modellstädten des Forschungsvorhabens "Flächenhafte Verkehrsberuhigung").



2. STAND DER ERKENNTNISSE ZU TEMPOLIMITS INNERORTS

In praktisch jeder deutschen Stadt werden heute Überlegungen zur Geschwindigkeitsdämpfung im innerörtlichen Straßennetz angestellt. In zahlreichen Städten und Gemeinden in der Bundesrepublik gibt es Gebiete mit Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen. Im Rahmen des Modellvorhabens vom BMBau/BAST/UBA über "Flächenhafte Verkehrsberuhigung" in sechs Modellgemeinden werden die Auswirkungen von Maßnahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs untersucht. Dabei variiert das Spektrum der eingesetzten Maßnahmen hinsichtlich Aufwand und Kosten von Gebiet zu Gebiet erheblich. In der Modellstadt Buxtehude wurde als erster deutscher Gemeinde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im gesamten Stadtgebiet bzw. Straßennetz (mit einigen Ausnahmen mit 50 km/h), unterstützt durch einfache bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen eingeführt. Im Hamburger Konzept zur Verlangsamung des Kfz-Verkehrs sind inzwischen über 500 Tempo 30-Zonen in Wohngebieten verwirklicht. Ähnliche gesamtstädtische Konzepte zur Geschwindigkeitsdämpfung innerorts liegen z.B. für Mannheim und Kassel vor. Die kommunale Praxis mit der Zonen-Geschwindigkeitsregelung wird ergänzt um Modellversuche, in denen durch Öffentlichkeitsarbeit und andere Maßnahmen und Aktionen Kraftfahrer zu verhalteneren Fahrweisen angeregt werden (z.B. Darmstadt-Bessungen mit "freiwillig Tempo 30" und Mörfelden-Walldorf). Außerdem wurden erstmalig für zwei Gemeinden (Herford und Gladbeck) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung begleitende Verkehrserziehungskonzepte erarbeitet /1/.

/1/ IWU-Bericht vom November 1986 über "Veränderungen des Verkehrsverhaltens und der Einstellungen zum Straßenverkehr im Rahmen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen; Teil I Theorie, Teil II: Erfahrungen mit unterschiedlichen Ansätzen und Maßnahmenvorschlägen" (Beispiel GLADBECK).

Aus den beschriebenen Ansätzen, Versuchen und Projekten liegen bisher so viele kommunale Erfahrungen mit Tempolimits innerorts vor, daß die folgenden - auch wissenschaftlich nachgewiesenen - Feststellungen gesichert sind:

- alle getesteten verkehrsberuhigenden Maßnahmen hatten eine - von Art, Umfang und Intensität abhängige - mehr oder weniger geschwindigkeitsdämpfende Wirkung auf den Kfz-Verkehr;
- die eingesetzte und erprobte Maßnahmen-Palette reicht dabei von reinen Beschilderungen, ergänzt um betrieblich/verkehrsregelnde und einfache bauliche Maßnahmen bis zu mehr oder weniger tiefgreifenden baulichen Maßnahmen zur Umgestaltung von Straßenräumen;
- alle derartige Projekte hatten positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Unfallhäufigkeit und vor allem Unfallschwere gingen zurück, sicherer wurde es vor allem für Fußgänger, Radfahrer und Kinder;
- die für die Randstraßen der Tempolimit-Zonen befürchteten negativen Auswirkungen wie höhere Kfz-Geschwindigkeiten und Zunahme der Unfälle sind in der Regel nicht eingetreten;
- die betroffene Bevölkerung in den Untersuchungsgebieten steht den Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung weitgehend wohlwollend gegenüber.

Der sich derzeit abzeichnende Trend der kommunalen Praxis zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung innerorts geht dahin,

- derartige Maßnahmen nicht in einzelnen Straßen und Gebieten, sondern flächenhaft für ganze Stadtbereiche oder gesamte Gemeindegebiete einzusetzen und
- statt aufwendiger und teurer baulicher Maßnahmen und totaler Straßenumbauten eher betriebliche Lösungen, ergänzt um verkehrsregelnde Maßnahmen und unterstützt durch einfachste, sparsame bauliche Maßnahmen durchzusetzen.

Abb. 1: Lage der Modellgebiete im Stadtgebiet Darmstadt (einschl. der Meßorte außerhalb der Modellgebiete)



3. VORGEHENSWEISE

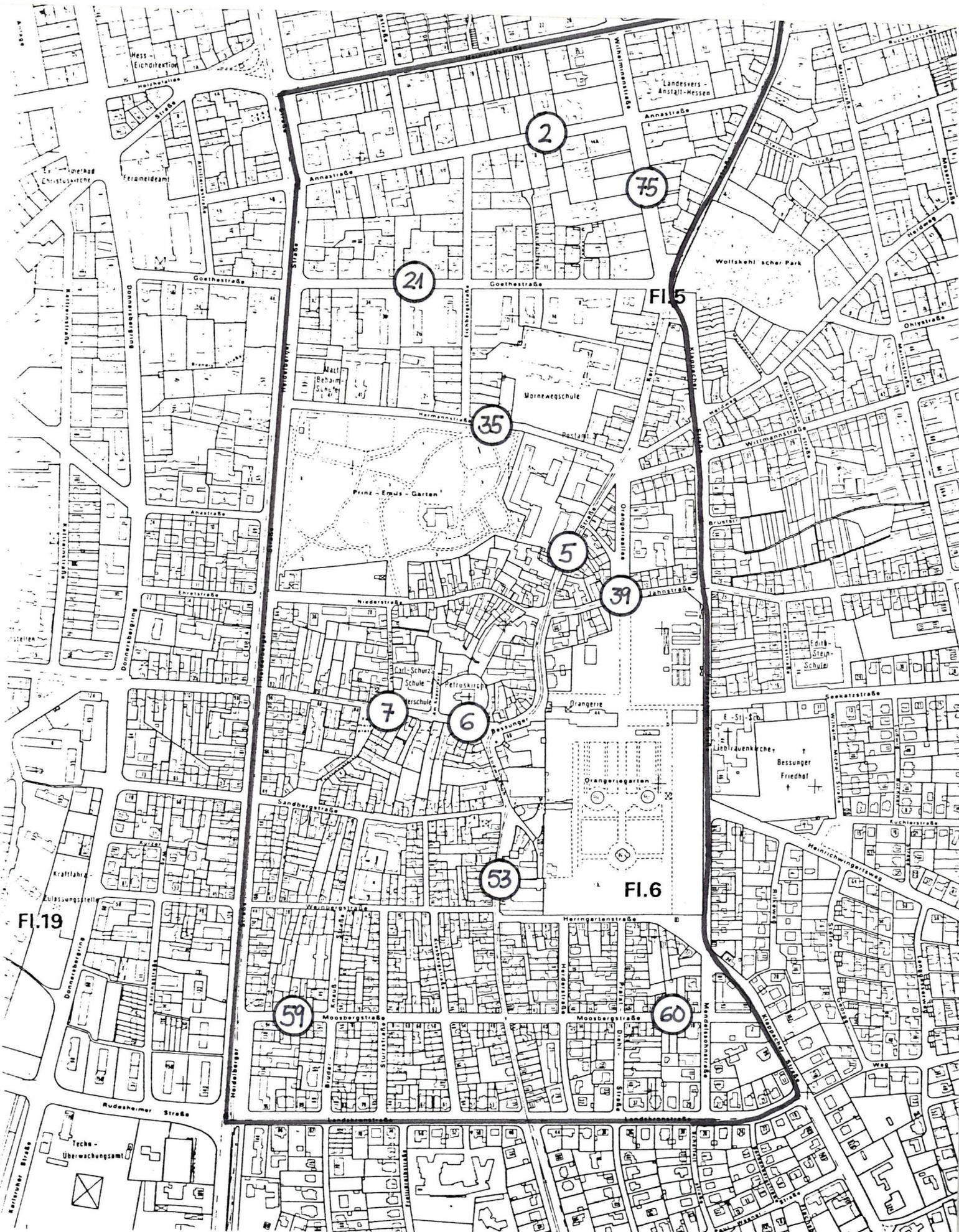
Im Darmstädter Modellprojekt zu Tempo 30 werden zwei unterschiedliche Ansätze zur innerörtlichen Kfz-Geschwindigkeitsdämpfung nebeneinander verfolgt:

- Im Martinsviertel (West) ist durch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den Kfz-Verkehr verbindlich vorgeschrieben,
- in Bessungen besteht formal die Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h (mit Ausnahme von Teilen der Ludwigshöhstraße-Bessunger-Straße mit 40 km/h), die Kraftfahrer werden hier zu "Tempo 30 freiwillig" aufgefordert.

Im Modellgebiet Martinsviertel (West) sind zusätzlich zur Zonen-Geschwindigkeitsregelung weitere verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen durchgeführt. Hierbei handelt es sich zum Teil um sehr einfache Maßnahmen wie z.B. Markierungen an Knotenpunkten oder für Parkstände, zum Teil um provisorische bauliche Maßnahmen, vor allem an den Knotenpunkten im Zuge der Liebfrauenstraße-Pallaswiesenstraße durch Engstellen/Versätze - ähnlich auch an Zufahrten des Rhönrings, zum Teil um vollständige Straßenumbauten (z.B. im Bereich des Mollerplatzes). In der Mehrzahl der Gebietsstraßen wurden aber über die Zonen-Geschwindigkeitsregelung hinaus keine weiteren betrieblichen oder baulichen Maßnahmen durchgeführt.

Dem anderen Ansatz im Modellgebiet Bessungen entsprechend wurden hier im Rahmen des Modellversuchs keine baulichen Maßnahmen durchgeführt, an zwei Knotenpunkten wurde die Vorfahrtsbeschilderung durch eine "Rechts-vor-links-Regelung" ersetzt (Anna-/Wilhelminenstraße, Hermann-/Eichbergstraße). Alle übrigen Maßnahmen betrafen ausschließlich Aktionen zur Öffentlichkeitsarbeit, wie z.B. Plakatierungen, Transparente, Informationsveranstaltungen, u.ä.

Abb. 4: Abgrenzung des Modellgebiets und Meßorte in Bessungen

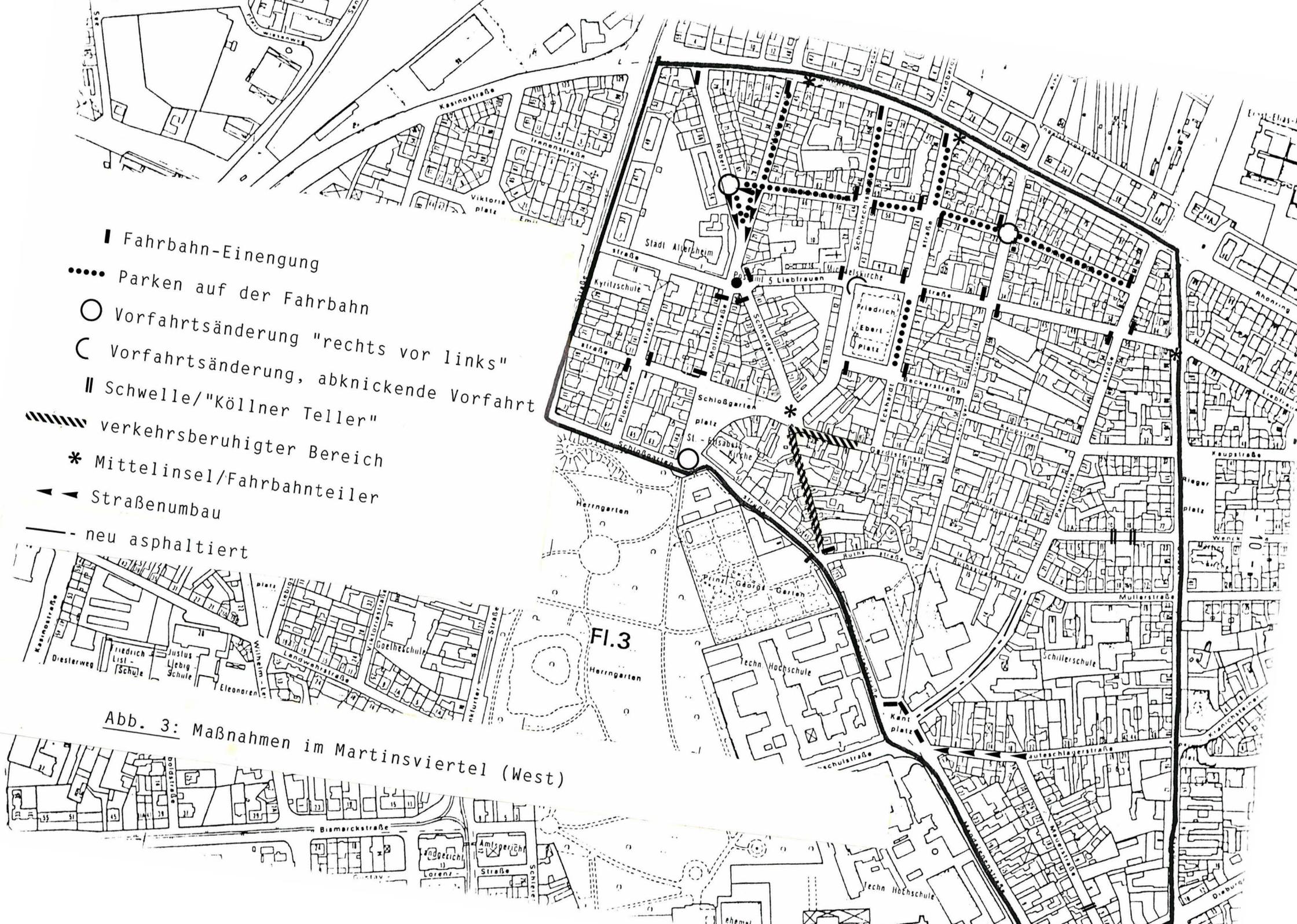


Die Lage der Modellgebiete im Stadtgebiet zeigt Abb. 1, deren Abgrenzung die Abb. 2 und 4; die in den Modellgebieten durchgeführten Maßnahmen enthalten die Abb. 3 und 5.

Durchgeführt wurden nur stationäre Geschwindigkeitsmessungen an bestimmten Straßenquerschnitten, die in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt für die Vorher- und Nachher-Messungen einheitlich festgelegt wurden. Gemessen wurde an Knotenpunkten und an Querschnitten zwischen den Knotenpunkten auf allen nach Verkehrsbelastung und Querschnittsabmessungen differenzierten Straßenkategorien (Meßquerschnitte bzw. Meßorte siehe Abb. 2 und 4). Wie "vorher" wurden auch "nachher" prinzipiell nur unbehinderte Kfz gemessen, um ein Bild über die von den Kraftfahrern frei gewählten Geschwindigkeiten zu erhalten. Von dieser Vorgabe mußte bei den Nachher-Messungen an einzelnen Querschnitten abgewichen werden, da hier Maßnahmen installiert wurden, die auf kalkulierte Behinderungen des Kfz-Verkehrs abzielen. Dies betrifft z.B. die Engstellen und Versätze an Knotenpunkten im Zuge der Liebfrauenstraße-Pallaswiesenstraße.

Angestrebt wurden mindestens 100 Messungen pro Fahrtrichtung und Querschnitt, bei sehr geringen Verkehrsbelastungen wurde maximal 2 Stunden gemessen. Als Meßgerät für die Nachher-Geschwindigkeitsmessungen stand eine Radar-Pistole der Firma FUNKTRONIC von der Stadt Darmstadt zur Verfügung.

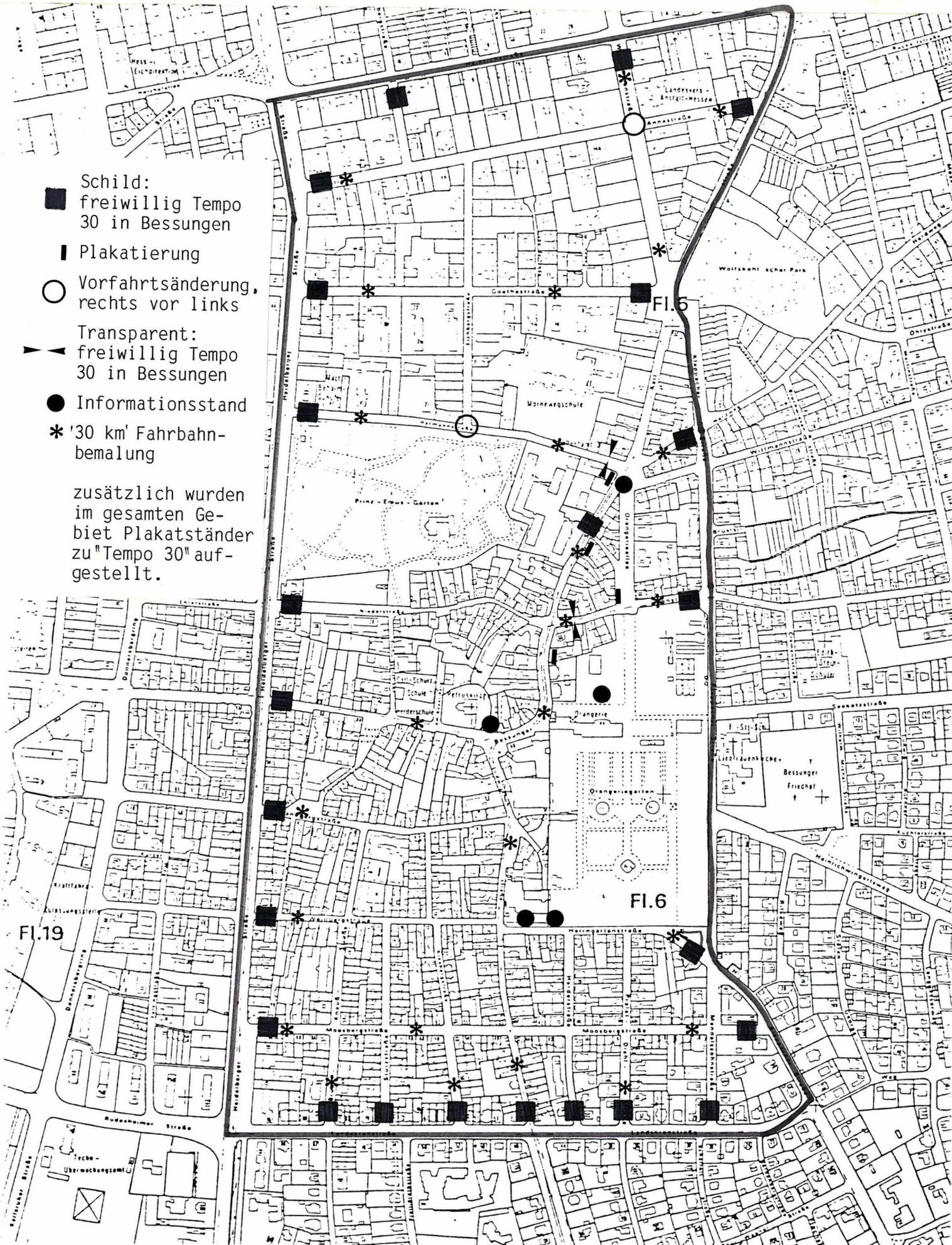
Die Vorher-Messungen wurden im August/September 1984, die Zwischen-Erhebungen im Straßenzug Liebfrauenstraße-Pallaswiesenstraße im September/Okttober 1985 und die Nachher-Messungen im August/September 1986 durchgeführt. Die Vorher-Messungen beschreiben das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer bzw. das Geschwindigkeitsniveau im Straßennetz im Zustand vor Einführung der Maßnahmen, die Nachher-Messungen erfassen den Zustand zwei Jahre nach Einführung der Maßnahmen (Martinsviertel/West) bzw. nach ca. einem Jahr (Bessungen).



- || Fahrbahn-Einengung
- Parken auf der Fahrbahn
- Vorfahrtsänderung "rechts vor links"
- ⊂ Vorfahrtsänderung, abnickende Vorfahrt
- || Schwelle/"Köllner Teller"
- //// verkehrsberuhigter Bereich
- * Mittelinsel/Fahrbahnteiler
- ◄► Straßenumbau
- - - neu asphaltiert

Abb. 3: Maßnahmen im Martinsviertel (West)

Abb. 5: Maßnahmen in Bessungen



- Schild:
freiwillig Tempo
30 in Bessungen
- ▮ Plakatierung
- Vorfahrtsänderung,
rechts vor links
- ▶ Transparent:
freiwillig Tempo
30 in Bessungen
- Informationsstand
- * '30 km' Fahrbahn-
bemalung

zusätzlich wurden
im gesamten Ge-
biet Plakatständer
zu "Tempo 30" auf-
gestellt.

FI.19

FI.6

FI.6

4. ERGEBNISSE

4.1 Modellgebiet Martinsviertel (West) mit Tempo 30 "vorgeschrieben"

Die Untersuchungen zum Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer haben in diesem Modellgebiet folgendes ergeben:

- Auf den Straßen des Modellgebiets wird insgesamt gesehen wesentlich langsamer gefahren; die mittlere Geschwindigkeit sank hier um 7 km/h von vorher 38,0 km/h auf nachher 31,0 km/h,
- auch die Geschwindigkeit, die von 85 % der Kraftfahrer erreicht oder unterschritten wird, ging auf den Gebietsstraßen von vorher 47 km/h auf nachher 41 km/h zurück,
- entsprechend fahren nachher nur noch 47 % der Kraftfahrer mehr als 30 km/h gegenüber vorher 78 %,
- selbst auf den Randstraßen des Modellgebiets Martinsviertel ging die mittlere Kfz-Geschwindigkeit um 3 km/h zurück; dies drückt sich auch aus in der von 33 % auf 44 % zurückgehenden Übertretungshäufigkeit von der Innerorts-Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Das Bündel der im Martinsviertel (West) zur Geschwindigkeitsdämpfung eingesetzten Maßnahmen hat auf den Gebietsstraßen eine erhebliche Geschwindigkeitsreduzierung ergeben. Trotz der immer noch hohen Übertretungsquote von 47 % von Kraftfahrern, die das Tempolimit 30 km/h nicht einhalten, bedeutet dies einen erheblichen Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr des Modellgebietes. Besonders erfreulich ist der Rückgang des Geschwindigkeitsniveaus auch auf den Randstraßen des Modellgebiets.

Zu den Verhältnissen an einzelnen Meßorten im Bereich des Modellgebiets Martinsviertel (West) ist folgendes festzustellen:

Nr.	Meßort		\bar{v} [km/h]	$v_{85\%}$ [km/h]	$P_{v > 30}$ [%]	$P_{v > 50}$ [%]	Anzahl Messgn.	Anmerkungen
003	Arheilger Straße	vorher	30,3	37	38	2	219	Änderung der Vorfahrt: "rechts-vor- links"
		nachher	27,0	32	28	0	156	
019	Fuhrmannstraße	vorher	31,4	40	50	1	70	
		nachher	23,2	31	16	0	25	
020	Gardistenstraße	vorher	27,1	34	25	0	106	Einmündung Pallaswiesen- straße umgestaltet
		nachher	21,2	28	4	0	28	
048	Lauteschläger- straße	vorher	34,5	43	69	1	100	Baustelle und Sackgasse wg. Umbau
		nachher	26,4	34	25	0	100	
049	Liebfrauenstraße (K.P.Arheilger Str.)	vorher	40,0	47	93	4	247	Fahrbahn- versatz
		nachher	25,2	35	32	0,5	209	
050	Liebfrauenstraße (Fr.-Ebert-Platz)	vorher	42,3	50	97	10	127	geänderte ab- knickende Vor- fahrt
		nachher	22,5	27	0,5	0	210	
051	Liebfrauenstraße (Ost)	vorher	40,7	47	97	5	221	verengte Fahr- gasse durch Parkmarkierung
		nachher	36,1	44	77	5	204	
057	Magdalenenstraße	vorher	46,9	55	99	30	250	
		nachher	42,7	52	93	16	210	
058	Mauerstraße	vorher	37,6	48	84	9	43	Sackgasse wg. Umbauarbeiten
		nachher	28,2	36	28	0	51	
061	Müllerstraße	vorher	33,5	40	66	3	73	
		nachher	28,3	36	33	0	48	
064	Pallaswiesenstraße	vorher	42,0	48	97	9	200	Sperrung der Zufahrt an Kasinostraße
		nachher	38,2	45	84	3	225	
065	Pankrätiusstraße	vorher	29,0	41	40	1	168	
		nachher	35,5	42	73	2	148	
071	Robert-Schneider- Straße (Mollerplatz)	vorher	38,4	47	79	7	155	Umgestaltung
		nachher	23,7	29	10	0	97	
074	Schloßgartenstraße	vorher	41,3	48	95	8	241	Umgestaltung am KP mit Ruth- straße
		nachher	29,4	36	37	0	225	

Tab. 2: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen im Martins-
viertel (West) "vorher/nachher" (14 Meßorte)

Nr.	Meßort		\bar{v} [km/h]	$v_{85\%}$ [km/h]	$P_{v > 30}$ [%]	$P_{v > 50}$ [%]	Anzahl Messgn.	Anmerkungen
003	Arheilger Straße	vorher	30,3	37	38	2	219	Änderung der Vorfahrt: "rechts-vor- links"
		nachher	27,0	32	28	0	156	
019	Fuhrmannstraße	vorher	31,4	40	50	1	70	
		nachher	23,2	31	16	0	25	
020	Gardistenstraße	vorher	27,1	34	25	0	106	Einmündung zur Pallaswiesen- straße umgestaltet
		nachher	21,2	28	4	0	28	
048	Lauteschläger- straße	vorher	34,5	43	69	1	100	
		nachher	26,4	34	25	0	100	
049	Liebfrauenstraße (K.P.Arheilger Str.)	vorher	40,0	47	93	4	247	Fahrbahn- versatz
		zwischen	27,2	33	--	0	150	
		nachher	25,5	35	32	0,5	209	
050	Liebfrauenstraße (Fr.-Ebert-Platz)	vorher	42,3	50	97	10	127	geänderte abknik- kende Vorfahrt, Fahrbahnver- engung/Versatz
		zwischen	21,1	24	0	0	150	
		nachher	22,5	27	0,5	0	210	
051	Liebfrauenstraße (Ost)	vorher	40,7	47	97	5	221	verengte Fahr- gasse durch Parkmarkierung
		zwischen	38,1	45	--	3	150	
		nachher	36,1	44	77	5	204	
057	Magdalenenstraße	vorher	46,9	55	99	30	250	
		nachher	42,7	52	93	16	210	
058	Mauerstraße	vorher	37,6	48	84	9	43	
		nachher	28,2	36	28	0	51	
061	Müllerstraße	vorher	33,5	40	66	3	73	
		nachher	28,3	36	33	0	48	
064	Pallaswiesenstraße	vorher	42,0	48	97	9	200	Sperrung der Zufahrt an Kasinostraße
		zwischen	39,0	45	--	2	150	
		nachher	38,2	45	84	3	225	
065	Pankrätiusstraße	vorher	29,0	41	40	1	168	
		nachher	35,5	42	73	2	148	
071	Robert-Schneider- Straße (Mollerplatz)	vorher	38,4	47	79	7	155	Umgestaltung Ausbau Mollerpl.
		nachher	23,7	29	10	0	97	
074	Schloßgartenstraße	vorher	41,2	48	95	8	241	Ausbau Einmün- dung Robert- Schneider-Str.
		zwischen	38,3	44	91	5	221	
		nachher	29,4	36	37	0	225	

- Im Zuge der Haupterschließungsstraße mit Kfz-Durchgangsverkehr Liebfrauenstraße-Pallaswiesenstraße sind die Kfz-Geschwindigkeiten an den vier Meßquerschnitten zum Teil erheblich zurückgegangen (zwischen 3,8 km/h und 19,8 km/h). Besonders wirksam sind die geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen am Knotenpunkt Liebfrauenstraße/Arheilger Straße, wo durch Versätze und Engstellen das Geschwindigkeitsniveau von vorher 40 km/h auf nacher 25,5 km/h im Durchschnitt gesenkt wurde.
- Aber auch auf den kleineren Gebietsstraßen ohne Verkehrsbedeutung (z.B. Gardisten-, Fuhrmann-, Pankratius-, und Mauerstraße) ist das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs wesentlich gesunken. Dies kann auch mit einer allgemeinen Öffentlichkeitswirkung des Modellversuchs zusammenhängen.
- Vorher wie nachher zu schnell gefahren wird in der Magdalenenstraße (46,9 km/h gegenüber 42,7 km/h mittlere Geschwindigkeiten). In der Schloßgartenstraße, wo zwischenzeitlich kaum geschwindigkeitsdämpfende Wirkungen zu erkennen waren, gibt es ebenfalls ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau ("vorher": 41,3 km/h, "zwischen": 38,3 km/h, "nachher": 29,4 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit).
- An den Ergebnissen der Zwischenmessungen an vier Querschnitten im Straßenzug Liebfrauenstraße-Pallaswiesenstraße, der zunächst für ein Jahr probeweise von der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ausgenommen war, ist die langfristig günstige Wirkung der Maßnahmen ablesbar: an allen vier Meßquerschnitten wurden nachher noch einmal geringere Geschwindigkeiten gemessen als im Zwischen-Zustand.

- Der einzige Meßort, an dem die mittlere Kfz-Geschwindigkeit "nachher" höher war als "vorher" ist die Pankratiusstraße. Die Ursache liegt hier vermutlich in der Verbesserung der Fahrbahnoberfläche ("nachher" ebene Asphaltdecke statt "vorher" unebenes Pflaster). Dies ist ein Beispiel für geschwindigkeitserhöhende Wirkung straßenbaulicher Maßnahmen.

Die Meßorte im Modellgebiet Martinsviertel (West) sind einzeln im Anhang dokumentiert; eine Übersicht über die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen vorher/nachher zeigt Tab. 2 sowie die Abb. 6 und 7.



umgestalteter Mollerplatz



Abb. 6: Meßergebnisse im Modellgebiet Martinsviertel (West):
 mittlere Geschwindigkeiten [km/h] "vorher/nachher"

vorher
 nachher

vorher
 zwischen

Fl. 3

Herrngarten

Herrngarten

Techn. Hochschule

Techn. Hochschule

Otto-Berndt-Halle

ehemal

Amisgerich

Lorenz

Bismarckstraße

Landwehrstraße

Goetheschule

Landwehrstraße

Justus Liebig

Friedrich

245
264

376
282

469
427

290
365

335
28,3

344
23,2

271
21,2

413
294

38,3

420
38,2

39,0

423
25

21

400
25,2

27,2

407
36,1

38,1

303
27,0

4.2 Modellgebiet Bessungen mit "freiwillig Tempo 30"

Die Bemühungen um Geschwindigkeitsdämpfung im Modellgebiet Bessungen lassen sich im Ergebnis durch die folgenden Werte ausdrücken:

- Die mittlere Geschwindigkeit innerhalb des Modellgebietes (alle Meßorte zusammengefaßt) ist um 4,3 km/h zurückgegangen von vorher 39,1 km/h auf nachher 34,8 km/h,
- dementsprechend sank der Anteil der Kraftfahrer, die schneller als 30 km/h gefahren sind, von vorher 87 % auf nachher 68 %,
- auf den Randstraßen des Modellgebiets und außerhalb des Modellgebiets ist demgegenüber praktisch keine Veränderung im Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer festzustellen (mittlere Geschwindigkeit vorher 49,5 km/h, nachher 48,6 km/h).

Es ist somit für Bessungen festzustellen, daß auf den Straßen des Modellgebiets deutlich langsamer gefahren wird; die befürchtete Erhöhung der Geschwindigkeiten auf den Randstraßen des Modellgebiets ist dagegen nicht eingetreten. Dies ist das Ergebnis des Einsatzes eines Bündels von Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit im Modellgebiet (siehe Tab. 8), daß vor allem auf das Verkehrsverhalten der Kraftfahrer einwirkt. Über den Anteil der einzelnen Maßnahmen (Beschilderungen, Fahrbahn-Markierungen, Plakatierungen, Informationsstände) an der Gesamtwirkung läßt sich allerdings nichts aussagen. Für einzelne Meßorte im Untersuchungsbereich des Modellgebiets Bessungen ist folgendes festzustellen (Dokumentation der einzelnen Meßorte siehe im Anhang):

Tab.8: Veranstaltungskalender für die Öffentlichkeitsarbeit in Bessungen

1985		1986										
November	Dezember	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November
<ul style="list-style-type: none"> -Aufstellen der Hinweisschilder "freiwillig Tempo 30" -Bürgerbrief -Brief an Tempo-30-Paten -Artikel in der lokalen Tagespresse -Pressekonferenz mit Oberbürgermeister und Stadtbaurat -Informationsstand in Bessungen -A1/A2-Plakate -Befragung, Geschwindigkeitsmessung (vorher) 	<ul style="list-style-type: none"> -Informationsstand in Bessungen -Geschwindigkeitsquiz -Stelltafeln -Verteilen von Informationsblättern -Berichte in der Tagespresse 	<ul style="list-style-type: none"> -Informationsstand in Bessungen -Plakate A0/A2, 1. Motiv -18/1-Plakate, 1. Motiv -Verteilen von Informationsblättern -Besuch von Parteiveranstaltungen, Vereinen, Initiativen 		Osterferien	<ul style="list-style-type: none"> -Informationsstand in Bessungen -Geschwindigkeitsquiz -Schallmessungen -Stelltafeln -Plakate A0/A2, 2. Motiv -18/1-Plakate, 2. Motiv -Verteilen von Informationsblättern -Besuch von Parteiveranstaltungen, Vereinen, Initiativen 		<ul style="list-style-type: none"> -Informationsstand in Bessungen -Geschwindigkeitsquiz -Tempo-30-Paten -A0/A2-Plakate, 3. Motiv -18/1-Plakate, 3. Motiv -Werbeflächen an Straßenbahnlinien 3, 7, 8 -Verteilen von Informationsblättern 	Sommerferien	<ul style="list-style-type: none"> -Informationsstand in Bessungen -Geschwindigkeitsquiz -Tempo-30-Paten -Demonstrationsveranstaltung -Bremswegtests bei Tempo 30/50 -Simulation von Radfahrer- und Kinderunfällen -Markierung "30" auf Fahrbahnen -Transparente "freiwillig Tempo 30" -Bremswegplakate A0 -A0/A2-Plakate, 4. Motiv -18/1-Plakate, 4. Motiv -Stand beim Straßenfest mit Kindertheater -Geschwindigkeitsmessung, Befragung (nachher) 	<ul style="list-style-type: none"> -Informationsstand in Bessungen -Geschwindigkeitsquiz -Schallmessungen -Stelltafeln -A0/A2-Plakate, Motive 1 - 4 -18/1-Plakate, Motive 1 - 4 -Informationsstand mit Oberbürgermeister und Stadtbaurat -Vorstellung erster Ergebnisse -Presse, Rundfunk, Fernsehen 		

Nr.	Meßort		\bar{v} [km/h]	$V_{85\%}$ [km/h]	$P_{v > 30}$ [%]	$P_{v > 50}$ [%]	Anzahl Messgn.	Anmerkungen
002	Annastraße	vorher	43,1	50	97	14	169	
		nachher	35,4	45	76	5	211	
005	Bessunger Straße (Nord)	vorher	40,7	48	95	6	202	
		nachher	38,9	46	84	3	215	
006	Bessunger Straße (West I)	vorher	37,0	42	89	2	216	Wegen Einbahn- regelung nur Messungen in Ost-/West- Fahrtrichtung "nachher"
		nachher	30,7	38	50	0	101	
007	Bessunger Straße (West II)	vorher	32,6	41	62	1	244	
		nachher	28,7	35	36	0	100	
021	Goethestraße	vorher	44,3	68	98	23	151	
		nachher	39,4	47	90	7	132	
035	Hermannstraße	vorher	43,5	50	99	12	216	geänderte Vor- fahrt: "rechts-vor- links"
		nachher	34,8	47	59	5	203	
036	Jahnstraße (West)	vorher	36,5	42	88	2	206	
		nachher	35,0	42	74	2	209	
053	Ludwigshöhstraße (Nord)	vorher	41,6	48	95	10	211	vorgeschrieben $V_{max.} = 40$ km/h
		nachher	36,2	43	79	4	209	
059	Moosbergstraße (West)	vorher	34,4	41	70	1	153	
		nachher	31,3	38	51	0	175	
060	Moosbergstraße (Ost)	vorher	33,4	41	66	2	58	
		nachher	30,4	38	56	1	87	
075	Wilhelminen- straße	vorher	41,5	48	94	12	178	Vorfahrtsän- derung: "rechts- vor-links"
		nachher	35,4	45	69	4	173	

Tab. 3: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen in Bessungen
"vorher/nachher" (11 Meßorte)

- Die günstigsten Wirkungen auf das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer sind in der Anna-, Hermann-, Wilhelminen- und in der Goethestraße festzustellen. In diesen Straßen sanken die mittleren Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zwischen 4,9 km/h und 8,7 km/h;
- Geringere Rückgänge der Geschwindigkeitsniveaus sind in den Haupterschließungsstraßen Ludwigshöhstraße und Bessunger Straße festzustellen. Besonders bemerkenswert ist hier das angepaßte Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer im Bereich der westlichen Bessunger Straße, was vermutlich auch auf die Einbahnstraßenregelung sowie auf den Rückgang des Kfz-Durchgangsverkehrs in diesem Strassenzug zurückzuführen ist;
- Der starke Rückgang der Kfz-Geschwindigkeiten in der Hermannstraße hängt sicherlich auch mit der veränderten Vorfahrtsregelung an der Eichbergstraße zusammen (Rechts-vor-links-Regelung).

Auch bei Betrachtung der Einzelergebnisse im Modellgebiet Bessungen mit "freiwillig Tempo 30" sind günstige Wirkungen auf das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer eindeutig nachweisbar. Der Kfz-Verkehr ist hier insgesamt langsamer geworden, ohne daß die empfohlenen Geschwindigkeiten eingehalten worden sind: eine Vielzahl von Kraftfahrern überschreitet zwar noch die empfohlene Richtgeschwindigkeit von 30 km/h, es gibt demgegenüber aber weniger Schnellfahrer (Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h).

Die Meßorte des Modellgebiets Bessungen sind im Anhang im einzelnen dokumentiert. Eine Übersicht über die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen zeigt Tab. 3 sowie die Abb. 8 und 9.

Abb. 8: Meßergebnisse im Modellgebiet Bessungen: mittlere Geschwindigkeiten [km/h] "vorher/nachher"

vorher
nachher

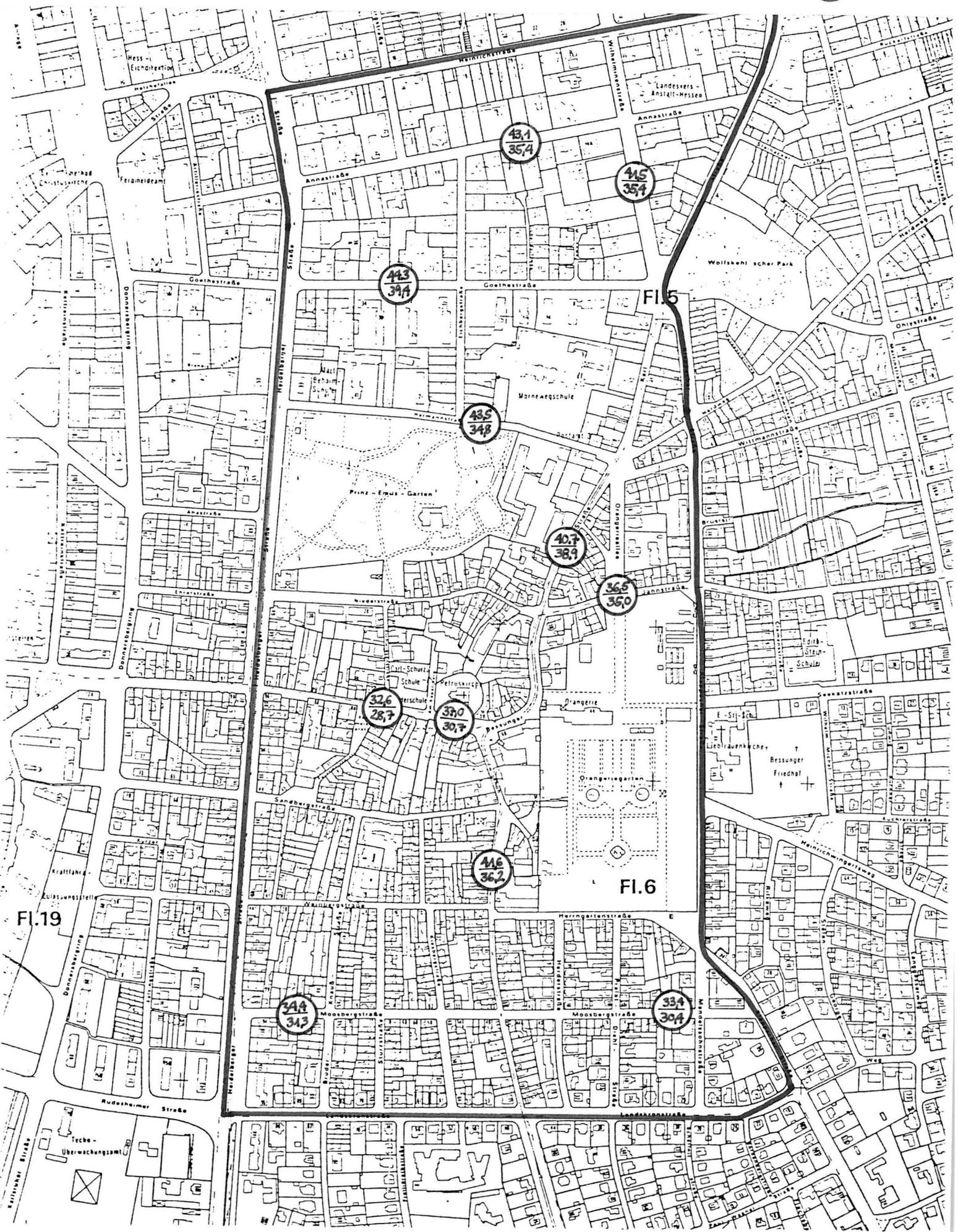
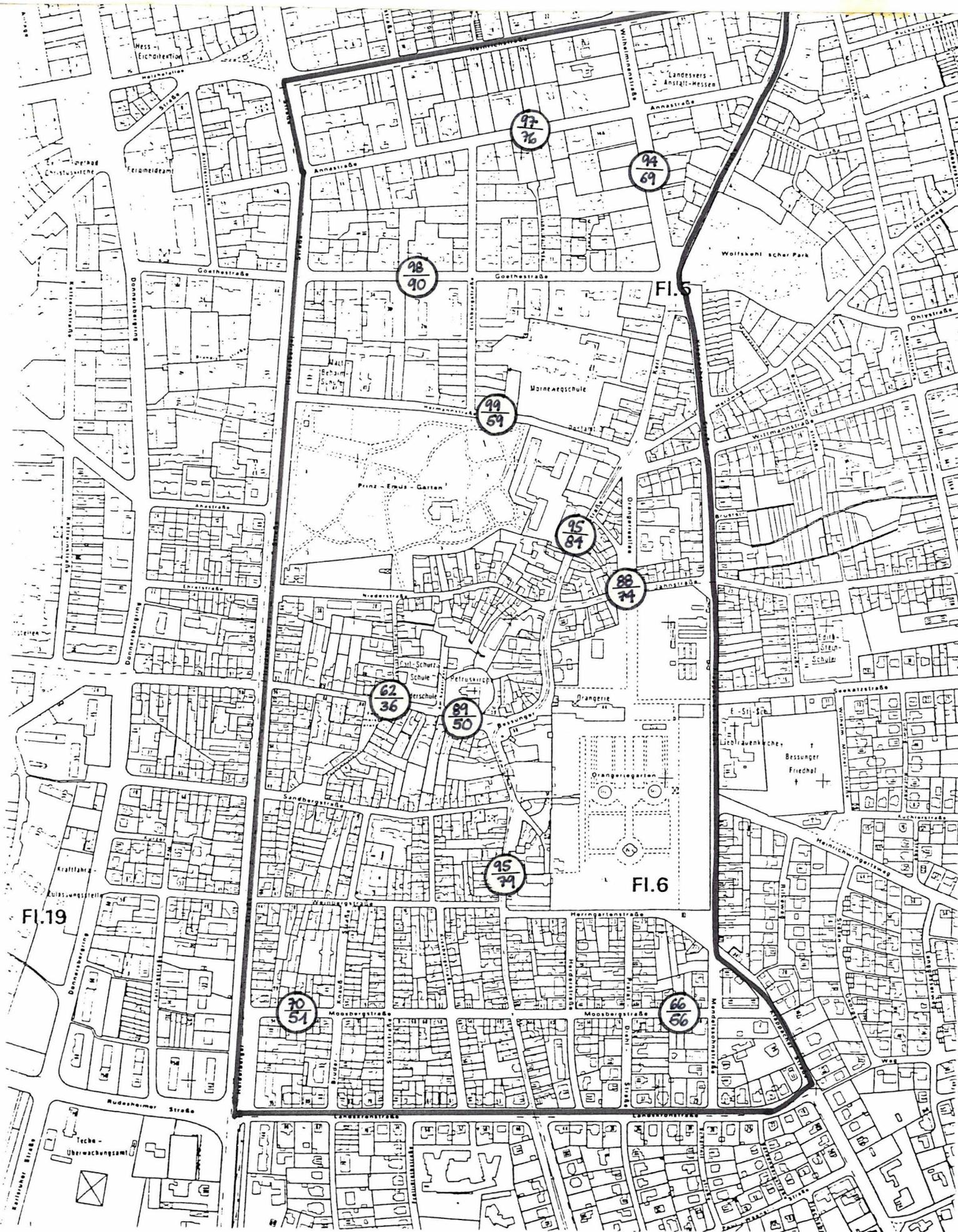


Abb. 9: Meßergebnisse im Modellgebiet Bessungen: Überschreitungsquote [%] von Tempo 30 "vorher/nachher"

vorher
nachher



4.3. Zusammenfassendes Fazit

Das im Martinsviertel (West) angewandte Spektrum verkehrsberuhigender Maßnahmen sowie das Maßnahmen-Bündel zur Öffentlichkeitsarbeit in Bessungen waren erfolgreich:

In beiden Modellgebieten ist das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs reduziert worden; dabei haben die Maßnahmen im Martinsviertel (West) doppel so stark gewirkt wie im Modellgebiet Bessungen. Diese Ergebnisse liegen - sowohl nach ihrer Tendenz, wie im Ausmaß - innerhalb dessen, was bisher aus anderen Untersuchungen und Gemeinden über die Auswirkungen von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen im Straßenverkehr innerorts bekannt ist. Es ergibt sich auch hier, daß die geschwindigkeitsdämpfenden Wirkungen um so stärker sind, je restriktiver und einschränkender die (baulichen) Maßnahmen sind. Wo schon vorher aufgrund der räumlich-baulichen Randbedingungen nicht schnell gefahren werden konnte, hat sich auch nichts Wesentliches geändert. Die flächenhafte Geschwindigkeitsbeschränkung in den Modellgebieten hat nicht dazu geführt, daß auf den zugehörigen Randstraßen dann umso schneller gefahren wird. In beiden Modellgebieten zusammengekommen hat die mittlere Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs um 5,7 km/h von vorher 38,5 km/h auf nachher 32,8 km/h abgenommen. Diese Abnahme bedeutet einen erheblichen Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer, besonders für Fußgänger, Radfahrer und Kinder. Diese Feststellung gilt trotz der auch nachher noch hohen Überschreitungsquote von 57 % der Kraftfahrer, die schneller fahren als 30 km/h. Denn Hauptziel aller Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung ist letztlich weniger, daß sich alle Kraftfahrer an die vorgeschriebenen oder empfohlenen Geschwindigkeiten halten, sondern daß das allgemeine Geschwindigkeitsniveau auf Innerortsstraßen zurückgeht.

Rangfolgen der Geschwindigkeitsniveaus der Meßorte enthalten die Tab. 5 ("vorher") und Tab. 6 ("nachher"), jeweils nach der mittleren Geschwindigkeit (\bar{V}) geordnet. Tab. 7 zeigt die Rangfolge der Meßorte nach dem Rückgang des Geschwindigkeitsniveaus.

kollektiv	Anzahl der Meßorte			\bar{v} [km/h]		$v^{85\%}$ [km/h]		$P_v > 30$ km/h [%]		$P_v > 50$ km/h [%]		Anzahl der Messungen		
	vorher	nachher		vorher	nachher	vorher	nachher	vorher	nachher	vorher	nachher	vorher	nachher	
A	11	11	innerhalb des Modellgebiets BESSUNGEN (Tempo 30 freiwillig)	39,1	34,8	47	44	87	68	7	3	2004	1813	
B*	5	4	außerhalb des Modellgebiets BESSUNGEN	49,5	48,6	57	56	99	99	43	38	1070	850	
B1*	3		...auf Randstraßen des Modellgebiets	49,6	48,7	57	56	99	99	43	38	836	649	
B2	1	1	...keine Randstraßen	49,0	48,3	57	56	97	99	42	37	234	201	
C	14	14	innerhalb des Modellgebiets MARTINSVIERTEL (Tempo 30)	38,0	31,0	47	41	78	47	8	3	2220	1936	
D	5	5	außerhalb des Modellgebiets MARTINSVIERTEL (Tempo 30)	47,1	45,0	55	53	98	97	32	24	1034	1057	
D1	3	3	...auf Randstraßen des Modellgebiets	49,9	46,9	57	55	99	97	44	33	615	635	
D2	2	2	...keine Randstraßen	43,1	42,1	50	48	07	97	13	9	419	422	
E	1	2	im Bereich Böllenfalltorweg	54,3	21,8	62	26	100	5	71	0	189	178	
			von Fahr- Kahlertstraße	-	16,7	-	22	-	0	-	0	-	-	58
F	1	4	im Bereich Heinheimerstraße	-	35,3	-	43	-	76	-	1	-	201	
			von Mittel- (080) Rhönring	-	50,4	-	56	-	100	-	48	-	-	206
			inseln an (081) Rhönring	-	43,4	-	50	-	99	-	11	-	-	202
			Hauptver- kehrsstras- sen Nieder-Ramstädter- Straße	56,6	52,9	64	59	100	100	79	60	233	209	
A+C	25	25	in den Modellgebieten	38,5	32,8	47	43	82	57	8	3	4224	3749	
B+D*	10	9	außerhalb der Modellgebiete	48,3	46,6	56	55	99	98	37	30	2104	1907	
B1+ D1*	7	6	auf Randstraßen der Modell- gebiete	49,7	47,8	57	56	99	98	44	35	1451	1284	

* Meßort Heidelberger Straße (028, Bessungen):
Die bei der ersten Messung an diesem Meßort fehlerhaften Meßergeb- nisse konnten nicht wiederholt werden, weil das Geschwindigkeits- meßgerät der Stadt Darmstadt für eine zweite Messung nicht mehr zur Verfügung stand. Dieser Meßort konnte daher nicht mehr für die weiteren Untersuchungen und Bewertungen berücksichtigt werden.

Tab. 4: Ergebnis-Übersicht: Geschwindigkeitsniveaus "vorher/nachher"

v o r h e r			
Rang	Meßort-Nr.	Meßort	\bar{V} [km/h]
1	062	Nieder-Ramstädter-Str.	56,6
2	010	Bölllenfalltorweg	54,3
3	028	Heidelberger Straße	53,0
4	017	Frankfurter Straße (Süd)	51,7
5	041	Klappacher Straße (Süd)	50,0
6	018	Frankfurter Straße (Nord)	49,4
7	037	Jahnstraße (Ost)	49,0
8	031	Heinheimer Straße	48,5
9	047	Landskronstraße	47,9
10	042	Klappacher Straße (Nord)	47,5
11	057	Magdalenenstraße	46,9
12	046	Kranichsteiner Straße	45,3
13	021	Goethestraße	44,3
14	035	Hermannstraße	43,5
15	002	Annastraße	43,1
16	050	Liebfrauenstraße (Fr.-Ebert-Platz)	42,3
17	064	Pallaswiesenstraße	42,0
18	053	Ludwigshöhstraße (Nord)	41,6
19	075	Wilhelminenstraße	41,5

v o r h e r			
Rang	Meßort-Nr.	Meßort	\bar{V} [km/h]
20	074	Schloßgartenstraße	41,3
21	011	Dieburger Straße (West)	41,0
22	005	Bessunger Straße (Nord)	40,7
23	051	Liebfrauenstraße (Ost)	40,7
24	049	Liebfrauenstraße (K.P.Arheilger Straße)	40,0
25	071	Robert-Schneider-Straße (Mollerplatz)	38,4
26	058	Mauerstraße	37,6
27	006	Bessunger Straße (West)	37,0
28	039	Jahnstraße (West)	36,5
29	048	Lauteschlägerstraße	34,5
30	059	Moosbergstraße (West)	34,4
31	061	Müllerstraße	33,5
32	060	Moosbergstraße (Ost)	33,4
33	007	Bessunger Straße (West II)	32,6
34	019	Fuhrmannstraße	31,4
35	003	Arheilger Straße	30,3
36	065	Pankrätiusstraße	29,0
37	020	Gardistenstraße	27,1

Tab. 5: Rangfolgen der Geschwindigkeitsniveaus der Meßorte "vorher" (geordnet nach \bar{V})

n a c h h e r			
Rang	Meßort-Nr.	Meßort	\bar{v} [km/h]
1	062	Nieder-Ramstädter-Straße	52,9
2	017	Frankfurter Straße (Süd)	51,3
3	047	Landskronstraße	50,5
4	080	Rhönring (Nr. 14/31)	50,4
5	041	Klappacher Straße (Süd)	48,6
6	037	Jahnstraße (Ost)	48,3
7	042	Klappacher Straße (Nord)	47,1
8	018	Frankfurter Straße (Nord)	47,1
9	081	Rhönring (K.P.Eckhardtstr.)	43,4
10	046	Kranichsteiner Straße	43,2
11	057	Magdalenenstraße	42,7
12	031	Heinheimer Straße	42,0
13	011	Dieburger Straße (West)	40,9
14	021	Goethestraße	39,4
15	005	Bessunger Straße (Nord)	38,9
16	064	Pallaswiesenstraße	38,2
17	053	Ludwigshöhstraße (Nord)	36,2
18	051	Liebfrauenstraße (Ost)	36,1
19	065	Pankratiusstraße	35,5
20	075	Wilhelminenstraße	35,4

n a c h h e r			
Rang	Meßort-Nr.	Meßort	\bar{v} [km/h]
21	002	Annastraße	35,4
22	082	Heinheimer Straße (K.P.Liebfrauenstraße)	35,3
23	039	Jahnstraße (West)	35,0
24	035	Hermannstraße	34,8
25	059	Moosbergstraße (West)	31,3
26	006	Bessunger Straße (West I)	30,7
27	060	Moosbergstraße (Ost)	30,4
28	074	Schloßgartenstraße	29,4
29	007	Bessunger Straße (West II)	28,7
30	061	Müllerstraße	28,3
31	058	Mauerstraße	28,2
32	003	Arheilger Straße	27,0
33	048	Lautschlägerstraße	26,4
34	049	Liebfrauenstraße (K.P.Arheilger Straße)	25,5
35	071	Robert-Schneider-Straße (Mollerplatz)	23,7
36	019	Fuhrmannstraße	23,2
37	050	Liebfrauenstraße (Fr.-Ebert-Platz)	22,5
38	010	Böllenfalltorweg	21,8
39	020	Gardistenstraße	21,2
40	083	Kahlertstraße (Köllner Teller)	16,7

Tab. 6: Rangfolgen der Geschwindigkeitsniveaus der Meßorte "nachher" (geordnet nach \bar{v})

Nr.	Meßort	\bar{V} [km/h]		$\bar{V}_{\text{vorher}} - \bar{V}_{\text{nachher}}$ [km/h]
		vorher	nachher	
010	Böllenfalltorweg	54,3	21,8	- 32,5
050	Liebfrauenstr. (Fr.-Ebert-Platz)	42,3	36,1	- 19,8
071	Robert-Schneider-Straße (Möllerplatz)	38,4	23,7	- 14,7
049	Liebfrauenstr. (K.P. Arheilger Straße)	40,0	25,5	- 14,5
074	Schloßgartenstraße	41,3	29,4	- 11,9
058	Mauerstraße	37,6	28,2	- 9,4
035	Hermannstr.	43,5	34,8	- 8,7
019	Fuhrmannstr.	31,4	23,2	- 8,2
048	Lauteschlägerstr.	34,5	26,4	- 8,1
002	Annastraße	43,1	35,4	- 7,7
031	Heinheimer Straße	48,5	42,0	- 6,5
006	Bessunger Str. (West I)	37,0	30,7	- 6,3
075	Wilhelminenstraße	41,5	35,4	- 6,1
020	Gardistenstr.	27,1	21,2	- 5,9
053	Ludwigshöhstraße (Nord)	41,6	36,2	- 5,4
061	Müllerstr.	33,5	28,3	- 5,2
021	Goethestr.	44,3	39,4	- 4,9
051	Liebfrauenstraße (Ost)	40,7	36,1	- 4,6

Nr.	Meßort	\bar{V} [km/h]		$\bar{V}_{\text{vorher}} - \bar{V}_{\text{nachher}}$ [km/h]
		vorher	nachher	
057	Magdalenenstr.	46,9	42,7	- 4,2
007	Bessunger Str. (West II)	32,6	28,7	- 3,9
064	Pallaswiesenstraße	42,0	38,2	- 3,8
062	Nieder-Ramstädter-Str.	56,6	52,9	- 3,7
003	Arheilger Str.	30,3	37,0	- 3,3
059	Moosbergstr. (West)	34,4	31,3	- 3,1
060	Moosbergstr. (Ost)	33,4	30,4	- 3,0
005	Bessunger Str. (Nord)	40,7	38,9	- 2,8
018	Frankfurter Str. (Nord)	49,4	47,1	- 2,3
046	Kranichsteiner Str.	45,3	43,2	- 2,1
039	Jahnstr. (West)	36,5	35,0	- 1,5
041	Klappacher Str. (Süd)	50,0	48,6	- 1,4
037	Jahnstraße (Ost)	49,0	48,3	- 0,7
017	Frankfurter Str. (Süd)	51,7	51,3	- 0,4
042	Klappacher Str. (Nord)	47,5	47,1	- 0,4
011	Dieburger Str. (West)	41,0	40,9	- 0,1
047	Landskronstr.	47,9	50,5	+ 2,6
065	Pankratiusstr.	29,0	35,5	+ 6,5

● Meßorte außerhalb der Modellgebiete

* $\bar{V}_{\text{vorher}} - \bar{V}_{\text{nachher}}$ [km/h] = Differenz der mittleren Geschwindigkeiten am Meßquerschnitt "vorher - nachher"

Tab.7: Rangfolge der Meßorte nach Rückgang der Geschwindigkeitsniveaus "vorher \div nachher"

4.4 Andere Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen

Die durchschlagende Wirkung von Fahrbahnschwellen zur Geschwindigkeitsdämpfung zeigt sich am Böllenfalltor in Höhe eines kreuzenden Waldweges: hier sind die Geschwindigkeiten von vorher 54,3 km/h auf nachher 21,8 km/h mehr als halbiert worden. Sie liegen nun in einer auch für Fußgänger und Radfahrer zuträglichen Größenordnung. Dies ist ein gutes Beispiel dafür, wo durch punktuellen Einsatz von Fahrbahnschwellen ein potentieller und tatsächlicher Gefahrenpunkt wirksam beseitigt worden ist.

Die durchschlagende Wirkung der Schwellen wird auch daran deutlich, daß nachher kein Kraftfahrer hier schneller gefahren ist als 50 km/h und nur 4 % schneller gefahren sind als 30 km/h gegenüber vorher 71 % schneller als 50 km/h und alle schneller als 30 km/h.

In der Kahlertstraße (im Bereich des Knotenpunktes mit der Viktoriastraße) wurden im Zusammenhang mit einer Engstelle und Aufpflasterungen sog. "Kölner Teller" vorgesehen. Hier liegt die mittlere Geschwindigkeit bei 16,7 km/h, kein Kraftfahrer fährt schneller als 30 km/h. Vorher-Meßergebnisse liegen hier nicht vor).

Zur Wirkung der Fahrbahn-Mittelinseln im Rhönring sind keine eindeutigen Aussagen möglich: in einem Fall liegt die mittlere Geschwindigkeit bei 50,4 km/h, im anderen Fall bei 43,4 km/h. Die an einem anderen Querschnitt (ohne Fahrbahnteiler bzw. Mittelinsel) im Rhönring gemessene Kfz-Geschwindigkeit vorher betrug 50,2 km/h im Durchschnitt. Das bedeutet, daß die Mittelinsel im Rhönring in Höhe des Knotenpunktes mit der Eckhardtstraße möglicherweise zu einem Rückgang der Kfz-Geschwindigkeiten geführt hat; hier überschreiten nur noch 11 % der Kraftfahrer die zulässige Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h (vorher im Rhönring 48 %).

In ähnlicher Weise läßt sich auch - mit entsprechender Vorsicht - die in der Fahrbahn der Heinheimer Straße (im Bereich des Knotenpunktes mit der Liebfrauenstraße) eingebaute Mittelinsel als Erfolg der Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs betrachten. Die mittleren Geschwindigkeiten betragen hier 35,3 km/h, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird praktisch von allen Kraftfahrern eingehalten. Vorher-Meßergebnisse für diesen Meßort gibt es nicht; allerdings existieren Meßergebnisse zur Heinheimer Straße in Höhe des Riegerplatzes: hier lag das Geschwindigkeitsniveau vorher immerhin bei 48,5 km/h und fast 40 % der Kraftfahrer hielten sich nicht an die maximal vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h.

Eine vorsichtige Bewertung dieser Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen im Bereich von Mittelinseln in Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen zeigt daher, daß von ihnen - neben ihrer Funktion als Überquerungshilfen für Fußgänger und Radfahrer - auch geschwindigkeitsdämpfende Wirkungen für den Kfz-Verkehr ausgehen.



"Köllner Teller"
in der Kahlertstraße



Mittelinsel Pallaswiesen-/
Schuknechtstraße

5. FOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

In beiden Modellgebieten Martinsviertel (West) - mit Tempo 30 "vorgeschrieben" - und in Bessungen (mit Tempo 30 "freiwillig") haben die eingesetzten Maßnahmen geschwindigkeitsdämpfend auf den Kfz-Verkehr gewirkt. Der Rückgang des Geschwindigkeitsniveaus war dabei im Martinsviertel stärker als in Bessungen. Das Ergebnis des Darmstädter Tempo 30-Modellversuchs entspricht damit den bisher vorliegenden Erkenntnissen über die Auswirkungen flächenhafter Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung aus anderen Projekten und Gemeinden.

Wegen des nachgewiesenen engen Zusammenhangs zwischen den Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und der Unfallgefährdung ist damit der Straßenverkehr in beiden Gebieten sicherer geworden.

Die erste Folgerung für das weitere Vorgehen in Darmstadt ist daher

1. die Tempo 30-Zonenregelung im Martinsviertel beizubehalten und die provisorischen baulichen Maßnahmen in endgültiger Ausführung zu realisieren und
2. das empfohlene Tempolimit von 30 km/h in Bessungen zumindest weiter beizubehalten und zu prüfen, ob es - wie im Martinsviertel - zur vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit umzuwandeln ist.

Darüber hinaus sollte überlegt werden, ob den Anträgen aus anderen Darmstädter Wohngebieten nach Einführung der Tempo 30-Zonenregelung kurzfristig entsprochen werden kann (z.B. Eberstadt, Paulusviertel, Heimstätten-Siedlung). Dabei kommt neben einer Beschilderung als Tempo 30-Zonen auch die straßenabschnittsweise Wiederholung der Tempo 30-Schilder (wie im Martinsviertel) in Betracht. Sinnvoll kann auch eine Kombination sein aus Zonenschildern und zusätzlichen Tempo 30-Schildern auf ausgewählten Straßen zur streckenweisen Erhöhung der Signalwirkung innerhalb der Zone.

Aus der generellen Forderung nach flächenhafter Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs innerorts zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein Gesamtkonzept der Kfz-Geschwindigkeitsdämpfung im innerörtlichen Straßennetz abzuleiten. Ein solches Konzept, daß das gesamte bebaute Stadtgebiet umfaßt, erscheint auch für Darmstadt dringend geboten. Vorbilder hierfür liegen bereits vor, z.B. in Buxtehude und Hamburg (seit Jahren in der Realisierung) sowie für Mannheim und Kassel (in der Planung bzw. Diskussion).

Es wird vorgeschlagen - orientiert am Hamburger Beispiel - auch in Darmstadt ein Gesamtkonzept für Tempo 30-Zonen zu erarbeiten und nach Dringlichkeitsaspekten Zug um Zug durchzusetzen. Ein solches Gesamtkonzept für Darmstadt - an dem zur Zeit in der Verwaltung gearbeitet wird - beinhaltet:

- ein "Vorbehaltsnetz" von Verkehrsstraßen, auf denen 50 km/h und Vorfahrtsberechtigung gelten;
- ein "Langsamfahrnetz" der übrigen Straßen, die potentiell für Tempo 30 geeignet sind bzw. infrage kommen;
- in den Tempo 30-Zonen ergänzend die flächenhafte Anwendung betrieblich - verkehrsregelnder Maßnahmen sowie zur weiteren Unterstützung den punktuellen Einsatz einfacher baulicher Maßnahmen;
- ein begleitendes Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Bürgerbeteiligung, zur Information und Aufklärung der Bevölkerung, insbesondere zur Förderung der Akzeptanz der Maßnahmen durch die Kraftfahrer.

Das Prinzip der Verkehrsregelung in Tempo 30-Gebieten besteht darin, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen abzubauen bzw. zu entfernen, die im Widerspruch zu Tempolimits stehen. In diesem Sinne kommen folgende ergänzende betriebliche Maßnahmen in Tempo 30-Zonen in Betracht bzw. sind folgende Einrichtungen entbehrlich:

- Verkehrszeichen im Zusammenhang mit Vorfahrtsbeschilderungen - statt dessen Einführung der "rechts-vor-links-Regelung";
- den ruhenden Kfz-Verkehr betreffende Regelungen (Halte- und Parkverbote, Gehwegparken);
- Einbahnstraßen, Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege o.a.;
- Fahrbahnmarkierungen in Fahrtrichtung (z.B. Mittel- oder Randmarkierungen).

Die Tempo 30-Zonenregelung leistet damit einen Beitrag zur "Lichtung des Schilderwaldes" im kommunalen Straßennetz.

Als unterstützende einfache Straßenumbauten können punktuell eingesetzt werden - in Abhängigkeit von Gebietstypen und Straßentypen:

- Umgestaltung der Ein- bzw. Ausgänge bzw. Ein- und Ausfahrten der Tempo 30-Gebiete (Ausbildung von Torsituationen);
- (lineare) Fahrbahnverengungen und einspurige Abschnitte sowie (punktuelle) Engstellen an besonderen Gefahrenpunkten bzw. Konzentrationspunkten des Fußgänger- und Radverkehrs - in Ausnahmefällen auch Versätze;
- Aufpflasterungen an Knotenpunkten und auf Strecken zur Kfz-Geschwindigkeitsdämpfung - in Ausnahmefällen auch Fahrbahn-Schwellen;
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer (vor allem auch auf Randstraßen) sowie Freihalten der Knotenpunktsbereiche vom ruhenden Verkehr.

Die Reduzierung der Fahrbahnbreite wirkt i.a. geschwindigkeitsdämpfend; dies kann z.B. einfach dadurch erreicht werden, daß der ruhende Verkehr durch entsprechende Parkmarkierungen in Straßenlängsrichtung auf die Fahrbahn verlagert wird.

Die baulichen Maßnahmen wirken zwar verkehrstechnisch auf das Verkehrs- bzw. Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer; sie sind aber insbesondere städtebaulich begründet einzusetzen bzw. aus den örtlichen Belangen der Wohnumfeldverbesserung abzuleiten. In diesem Zusammenhang ist die Rücksichtnahme auf das Stadtbild wichtig: So sind für die durch Symmetrie und Linearität geprägten historisch überkommenen Straßenbilder Fahrbahnversätze, asymmetrische Engstellen und Betonungen quer zur Fahrtrichtung möglicherweise störend und vermeidbar. Erster Grundsatz für den Einsatz baulicher Maßnahmen sollte allerdings stets der Grad ihrer geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung sein (Devise: Sicherheit vor Optik).

Es genügt nicht, die betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur Verkehrsregelung nur innerhalb der Tempo 30-Gebiete einzusetzen. Auch in Straßen des Vorbehaltsnetzes - d.h. in den Randstraßen der Tempo 30-Zonen und anderen Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen sind verkehrssichernde und damit geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erforderlich. Denn diese Straßen sind seit jeher Unfallschwerpunkte. Ein Maßnahmen-Programm zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs auf Straßen des Vorbehaltsnetzes ist daher auch in Darmstadt unverzichtbar. Wie in der Untersuchung zum "Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer auf Darmstädter Straßen" nachgewiesen, wird auf Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen besonders schnell gefahren und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit besonders häufig überschritten.

Infrage kommen hier insbesondere folgende Maßnahmen:

- durchgehende Verengungen der Fahrbahnen auf noch vertretbare Mindestmaße (z.B. durch Ausbildung von Parkstreifen oder Verlagerung des ruhenden Verkehrs von Gehwegen auf Fahrbahnen) oder punktuelle symmetrische Engstellen (z.B. wie in der Kranichsteiner Straße).

- Überquerungshilfen für Fußgänger durch LSA und/oder Mittelinseln (wie z.B. im Rhörring und in der Heinheimer Straße ausgeführt),
- Verzicht auf Abbiegespuren (insbesondere Rechtsabbiegespuren und Rechtsabbiegerinseln),
- Einsatz von LSA, mit - in Umkehrung des bisherigen Prinzips - "Dauer-Grün" für Fußgänger und Kfz-Anforderung /1/ (wie probeweise in der Klappacher Straße installiert),
- Verzicht auf bzw. Abbau von zulässigen Kfz-Geschwindigkeiten über 50 km/h auf angebauten Innerortsstraßen.

Ein solches Gesamtkonzept zur Geschwindigkeitsdämpfung im Darmstädter Straßennetz muß darüber hinaus auch die Ansprüche des ÖPNV und des Radverkehrs einbeziehen und deren Interessen berücksichtigen:

- es ist kein Widerspruch, Buslinien durch Tempo 30-Gebiete zu führen. Dies führt i.a. nicht zu Zeitverlusten und erfordert in der Regel keine Fahrplanverschiebungen. Rechts-vor-links-Regelung ist allerdings mit Straßen mit ÖPNV-Linien kaum vereinbar ;
- für den Radverkehr bedarf es in der Regel in Tempo 30-Zonen keiner besonderen zusätzlichen Maßnahmen. Die Radfahrer profitieren von den geringeren Kfz-Geschwindigkeiten (und damit von den entsprechend kleineren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Kfz- und Radverkehr). Radfahrer benutzen daher in Tempo 30-Gebieten normalerweise gemeinsam mit den Kfz die Fahrbahnen.

/1/ Derartige Maßnahmen sind deshalb besonders wertvoll, weil sie bewußtseinsverändernd auf den Kraftfahrer wirken können (Die Fußgänger-bezogene Regelung an der Klappacher Str./ Seekatzstraße wurde inzwischen leider wieder rückgängig gemacht).

Unabhängig von einem gesamtstädtischen Konzept der Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung im Darmstädter Straßennetz ist ein Sofortprogramm für geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu erwägen. Ein solches Programm beinhaltet vor allem betrieblich-verkehrsregelnde Maßnahmen, die einfach durchzuführen sind und nur wenig Kosten verursachen:

- Abbau von Vorfahrtsregelungen und deren Ersatz durch die Regelung "rechts-vor-links",
- Abbau von Fahrbahnrandbeschränkungen (Halte- und Parkverbote),
- Verzicht auf Einbahnstraßen-Regelungen,
- Verzicht der Ausweisung von Parkständen auf Gehwegen,
- Aufhebung von Geschwindigkeitsbeschilderungen über der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts von 50 km/h,
- Verzicht auf Mittelmarkierungen und anderen den Kfz-Verkehr beschleunigenden Fahrbahnmarkierungen in Fahrtrichtung,
- Verzicht auf Markierungen für Parken auf Gehwegen und statt dessen Parkmarkierungen auf Fahrbahnen.

Dabei sollten solche Maßnahmen durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zur Information und Aufklärung der Kraftfahrer begleitet werden. Dies hat - wie in Bessungen nachgewiesen - günstige Wirkungen auf Akzeptanz und Verkehrsverhalten der Kraftfahrer.

Straßengeflecht aus Vorbehaltsnetz und Tempo-30-Zonen

Stadtbaurat Rösch spricht sich für weitere Überlegungen zu flächenhafter Verkehrsberuhigung in Darmstadt aus

(wh). Verkehrsberuhigung soll in Darmstadt nicht nur auf das Martinsviertel und Bessungen beschränkt bleiben. Dies deutet Stadtbaurat Dr. Wolfgang Rösch an, der entsprechende Maßnahmen für das gesamte Stadtgebiet weiter voranbringen will. Rösch begründet diese Absicht mit positiven Erfahrungen in anderen Städten und dem Zwischenergebnis des Tempo-30-Versuchs im Martinsviertel. Er will zum Arbeitsgebiet „Verkehrsberuhigung und Tempo 30“ eine Informationsveranstaltung für den Magistrat sowie den Bau- und Umweltausschuß organisieren.

schiedener Maßnahmen - außer Tempo-30-Zonen auch Rechts-vor-Links-Regelung sowie Markierungen und Kübel - um zehn Stundenkilometer. Davon profitieren in erster Linie Radfahrer und Fußgänger. Es gibt weniger Unfälle, außerdem nahmen Lärm- und Abgasbelastung ab. Erste Auswertungen des Versuchs im Berliner Stadtteil Moabit sprechen von Veränderungen im Verkehrsablauf „in bemerkenswertem Ausmaß“, wie Rösch zitiert. Im einzelnen heißt das: Temporeduzierung bis zu zwanzig Stundenkilometer, dazu ein

152 Gebieten mit 850 Kilometer Straßenlänge brachte folgende Ergebnisse: Abnahme der Unfälle mit Radfahrer- und Kinderbeteiligung um jeweils 27 Prozent; ohne polizeiliche Überwachung halten sich mehr als die Hälfte der Autofahrer an die angeordnete Geschwindigkeit. Generelles Fazit: „Es liegt die Vermutung nahe, daß mit der Anzahl der eingerichteten Tempo-30-Zonen auch die Akzeptanz der Geschwindigkeitsbeschränkung steigt.“ Das Hamburger Beispiel, dem inzwischen andere Städte gefolgt sind, erhebt Rösch auch auf Darmstadt.

von Tempo-30-Zonen und ein Finanzierungsplan für all diese Maßnahmen erstellt werden.

Der Stadtbaurat weist in der Mitteilung nochmals auf die positiven Ergebnisse des Versuchs im Martinsviertel hin. Es werde langsamer gefahren, außerdem hätten die „Schleusen“ an den Zufahrten vom Rhönring ins Viertel eine spürbare Entlastung bewirkt. Die Kosten für die Maßnahmen betragen rund 300 000 Mark, was einen Quadratmeterpreis von drei Mark bedeutet. Dies liege deutlich unter der für Verkehrsberuhigung

(Darmstädter ECHO vom 24. 11. 1986 - Archiv)



MARTINSVIERTEL

verkehrsberuhigter Bereich
Gardistenstraße



Engstelle
Einmündung
Rhönring
Mollerstraße



Straßenspinne
Emil-/Robert-
Schneider-/
Moller-/Lieb-
frauenstraße



BESSUNGEN

Transparent in der
Hermannstraße



Plakatierung in der
Orangerieallee



Parkmarkierung auf
der Fahrbahn in der
Klappacher Straße

Verzeichnis der Tabellen

Tab. 1: Übersicht über Meßorte und Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen "vorher/nachher" (41 Meßorte)
(Anhang)

Tab. 2: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen im Martinsviertel (West) "vorher/nachher" (14 Meßorte)
S. 13

Tab. 3: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen in Bessungen "vorher/nachher" (11 Meßorte)
S. 20

Tab. 4: Ergebnis-Übersicht: Geschwindigkeitsniveaus "vorher/nachher"
S. 25

Tab. 5: Rangfolgen der Geschwindigkeitsniveaus der Meßorte "vorher" (geordnet nach \bar{V})
S. 26

Tab. 6: Rangfolgen der Geschwindigkeitsniveaus der Meßorte "nachher" (geordnet nach \bar{V})
S. 27

Tab. 7: Rangfolgen der Meßorte nach Rückgang der Geschwindigkeitsniveaus "vorher \rightarrow nachher"
S. 28

Tab. 8: Veranstaltungskalender für die Öffentlichkeitsarbeit in Bessungen
S. 19

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1: Lage der Modellgebiete im Stadtgebiet Darmstadt
S. 5 (einschl. der Meßorte außerhalb der Modellgebiete)

Abb. 2: Abgrenzung des Modellgebiets und Meßorte im Bereich
S. 7 Martinsviertel (West)

Abb. 3: Maßnahmen im Martinsviertel (West)
S. 10

Abb. 4: Abgrenzung des Modellgebiets und Meßorte im Bereich
S. 8 Bessungen

Abb. 5: Maßnahmen in Bessungen
S. 11

Abb. 6: Meßergebnisse im Modellgebiet Martinsviertel (West):
S. 16 mittlere Geschwindigkeiten [km/h] "vorher/nachher"

Abb. 7: Meßergebnisse im Modellgebiet Martinsviertel (West):
S. 17 Überschreitungsquote [%] von Tempo 30 "vorher/nachher"

Abb. 8: Meßergebnisse im Modellgebiet Bessungen: mittlere
S. 22 Geschwindigkeiten [km/h] "vorher/nachher"

Abb. 9: Meßergebnisse im Modellgebiet Bessungen: Über-
S. 23 schreitungsquote [%] von Tempo 30 "vorher/nachher"

Argumentationshilfen zu "Tempolimits innerorts"

ADAC, Abt. Verkehrstechnik (1982)
Dokumentation "Tempo 30",
München, Jan. 1983

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC),
Tempo 30 für ruhiges Wohnen und sichere Straßen;
Beitrag zum Wettbewerb des MLS, Kölner Fahrradinitiative
Köln/Bonn 1983

Arbeitskreis Verkehr im BBU (Hrsg.)
Temporeduzierung im Autoverkehr: Vorteile für alle!
Ein Materialband zu Tempo 30/70/100

Arbeitskreis Verkehr und Umwelt e.V.,
Neue Stichworte, Fakten und Argumente zum Stadtverkehr,
Berlin, Juni 1985

BAST/BfLR/UBA (Hrsg.),
3. Kolloquium Forschungsvorhaben "Flächenhafte Verkehrs-
beruhigung",
Berlin 1985

Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz,
Tempo 30 in Städten und Dörfern
Berlin: Arbeitskreis Verkehr, Sept. 1983

Harder, G., F. Spengelin,
Baugesetzbuch - Erschließung - Tempo 30/40 in der Verkehrs-,
Stadt- und Umweltplanung,
in: Gemeinde - Stadt - Land, Heft 11/1985

Institut Wohnen und Umwelt (Hrsg.),
Tempolimits innerorts,
Darmstadt, Nov. 1984

Schlabbach, K.,
Tempo 50 - zu viel?
in: Fahrlehrer-Briefe 43 - 82
Stuttgart, 1982

Umweltbundesamt (UBA),
Umweltauswirkungen von Tempo 30,
Berlin, 11.4.85

Verkehrswacht Dortmund e.V.,
Tempo 30 auf Wohnstraßen - Schikane oder Notwendigkeit?
in: Info 11/82

ADAC
"Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung"
Erfahrungen aus der Praxis, Empfehlungen und Hinweise aus
der Sicht des ADAC

Forum Mensch und Verkehr - Fachleute aus Wissenschaft und Praxis (Hrsg)., Erhöhte Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsdämpfung; Europäisches Jahr der Straßenverkehrssicherheit, Berlin 1986

Bedeutung von Geschwindigkeitsreduzierungen; in: Beiträge zur Verkehrsplanung; Schriftenreihe der Fachhochschule Hildesheim/Holzminde, Heft 1/1986

Stadtverkehr im Wandel; Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.), Bonn 1986

Verkehrsberuhigung und Stadtverkehr; in: Schriftenreihe "Städtebauliche Forschung", Heft 03.111 des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.), Bonn 1985

Tempo 30 - aber schnell !
Argumente und Anregungen zur Durchsetzbarkeit;
Deutscher Kinderschutzbund e.V.
Bundesverband (Hrsg.), Hannover 1986

Zonenwirksame Geschwindigkeitsbeschränkungen, Hinweise und Empfehlungen;
Innenministerium Baden-Württemberg (Hrsg.), Stuttgart 1985

R. Baier,
Geschwindigkeitsdämpfung als Element der Stadtplanung. Die Beiträge der EAE '85 und der Zonengeschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 zur Erhöhung der Wohnumfeldqualität;
in: Gemeinde-Stadt-Land, Heft 12: Stadterneuerung - Dorferneuerung - Grün in der Stadt, Hannover 1986

Müller, P. u. H. Topp
Verkehrsberuhigung durch Straßenumbau: Eine neue Art der Stadtzerstörung? - Über den Versuch, sozial- und umweltschädliches Verhalten mit baulichen Maßnahmen zu kurieren
in: Der Städtetag 5/86

Mörner, J.v., P. Müller u. H.H. Topp
Tempolimits innerorts - Was sind umweltverträgliche und sozialverträgliche Stadtverkehrsgeschwindigkeiten? Drei Beiträge, herausgegeben vom Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt 1984

Müller, P.
Geschwindigkeitsverkhatten von Kraftfahrern auf Darmstädter Straßen
Institut Wohnen und Umwelt, Darmstadt 1985

Kullik, W.,
Tempo 30 auf Wohnstraßen; - Geßlerhut oder reale Notwendigkeit?
in: Polizei, Verkehr, Technik, Heft 1/1983

Müller, P.
Tempobegrenzungen sind kurzfristig der sinnvollste Weg;
in: Frankfurter Rundschau, Dokumentation, Nr. 216/217
vom 15./17.9.1984

Müller, P.
Tempo 30 - Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsbegrenzung;
in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 3/1985

Hachenberg, L.
Städtebauliche Elemente zur Wohnumfeldverbesserung in Wohngebieten mit Tempo 30;
in: Gemeinde - Stadt - Land, Heft 11, 1985

Harder, G., U. Lüdtko
Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkungen - Ein neuer Weg zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Verbesserung des Wohnumfeldes sowie zur sinnvollen Nutzung und Gestaltung des Straßenraumes;
in: Gemeinde - Stadt - Land, Heft 11, 1985

Runge, R.
"Tempo 30" in Wohngebieten - Gezeigt am Beispiel des Hamburger Konzeptes für eine stufenweise Verkehrsberuhigung;
in: Gemeinde - Stadt - Land, Heft 11, 1985

Topp, H. H.
Tempolimits innerorts;
in: Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, Nr. 5, Mai 1984

Franke, K.
Verkehrstechnische Beurteilung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung unter besonderer Berücksichtigung der Geschwindigkeiten und Schallimmissionen;
in: Schriftenreihe Lehrstuhl Verkehrswesen I, Ruhr-Universität Bochum, Nr. 1, Bochum 1980

Hehlen, P., J. Thoma,
Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Schweiz - Tempo 50 innerorts;
in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 2/1985

Freie Hansestadt Hamburg
Verlangsamung des Verkehrs in Wohngebieten;
Schreiben der Präsidenten der Baubehörde und der Behörde für Inneres vom 13.5.1983

Alink, M. M., H. Knoester
30 km/h-Zonen: Eine Antwort auf die Verkehrsunsicherheits-
problematik in Städten und Dörfern?
in: Gemeinde - Stadt - Land, Heft 11, 1985

Bundesminister für Verkehr
Verordnung über die versuchsweise Einführung einer Zonen-
Geschwindigkeitsbeschränkung (Zonen-Geschwindigkeitsver-
ordnung);
in: Verkehrsblatt, Heft 4/1985 und BGBI. I, 1985, S. 385

Deutscher Städtetag (DST)
Geschwindigkeitsgrenzen innerhalb geschlossener Ortschaften;
in: Mitteilungen des DST 542/84, Folge 12 (1984)

Freie und Hansestadt Hamburg -
Behörde für Inneres
3 Jahre Tempo 30 in Wohngebieten (Sachstand und Hinweise
für die Anwendung in der Praxis)
Hamburg, Juni 1986

Draeger, W.
Verkehrsberuhigung und Tempo 30 - Zwischenergebnisse aus
dem Forschungsvorhaben "Flächenhafte Verkehrsberuhigung"
Teil I - Maßnahmen,
in: Straßenverkehrstechnik, Heft 2, 1986;
Teil II - Wirkungen,
in: Straßenverkehrstechnik, Heft 3, 1986.

Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung

Der Bundesminister für Verkehr

Verordnung über die versuchsweise Einführung einer Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung (Zonengeschwindigkeits-Verordnung*), vom 19. Februar 1985

Aufgrund des § 6 Abs. 1 Nr. 16 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) geändert worden ist, wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

§ 1

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können unter den Voraussetzungen des § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung innerhalb geschlossener Ortschaften für abgrenzbare

Bereiche, die Straßen gleichartiger Merkmale aufweisen, eine für die gesamte öffentliche Verkehrsfläche dieses Bereichs wirkende Geschwindigkeits-Beschränkung anordnen (Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung). Die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs sind angemessen zu berücksichtigen.

(2) Mit den Zeichen



Beginn der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit



Ende der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit

werden Beginn und Ende der Zone mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bestimmt.

(3) Es ist verboten, innerhalb dieser Zone mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren als angegeben.

§ 2

Im Übrigen bleiben die Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung unberührt.

§ 3

Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 1 Abs. 3 die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreitet.

§ 4

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

§ 5

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft und am 31. Dezember 1989 außer Kraft.

Begründung

Der CEMT-Ministerrat hat mit dem Dokument – CM(83) 14 – vom 17./28. 10. 1983 – u. a. die Zonengültigkeit von Vorschriftzeichen verabschiedet. Darin wird ausgeführt:

„Verkehrszeichen dienen zur Verkehrsregelung in Straßen, in denen die Verkehrsmöglichkeiten eingeschränkt sind.

Entsprechend dem System des Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen endet die Gültigkeit der Verkehrszeichen zumeist an der nächsten Kreuzung.

Das gegenwärtige System macht die Aufstellung einer großen Zahl von Verkehrszeichen erforderlich, wenn die durch ein Zeichen angekündigte Vorschrift auf allen Straßen eines Gebietes Gültigkeit besitzen soll.

Um den Vertragsparteien die Möglichkeit zu geben, in ihre nationale Gesetzgebung ein Zonengültigkeitssystem aufzunehmen, wird eine Resolution verabschiedet, die den Vorschlag für eine Änderung des Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen beinhaltet.

Wenn ein Vorschriftzeichen für alle Straßen in einer bestimmten Zone gilt, ist darauf zu achten, daß die Zone nur Straßen mit homogenen Merkmalen umfaßt, damit die Verkehrsteilnehmer den Sinn der für die Zone geltenden Vorschriften verstehen und sich entsprechend verhalten.“

Das Abweichen vom Sichtbarkeitsgrundsatz kann hingenommen werden, da es sich um überschaubare Bezirke, mit Straßen gleichartiger Merkmale, handelt.

Gleichartige Bereiche sind vor allem begrenzbar Wohnreviere oder Kernbereiche von Gemeinden.

Die versuchsweise Einführung ist erforderlich. Dabei ist der vorgesehene Versuchszeitraum notwendig, aber auch ausreichend.

Vor Ablauf des Versuchszeitraums wird zu prüfen sein, ob diese Zonen-Verkehrszeichen in die Straßenverkehrs-Ordnung übernommen werden sollen.

Bund und Ländern entstehen keine Kosten.

Den Gemeinden als Straßenbaulastträgern entstehen Kosten, falls sie die Zeichen aufstellen wollen. Dem stehen Einsparungen gegenüber, weil dieselbe Regelung nach bisherigem Recht nur durch eine Vielzahl von Geschwindigkeitsbeschränkungszeichen – an jeder Kreuzung und Einmündung – erreichbar wäre.

Außerdem ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit denkbar, die aber nicht quantifiziert werden kann. Hierzu kann voraussichtlich nach Beendigung des Versuchs Genaueres gesagt werden.

*) Veröffentlicht: BGBl. I, 1985, S. 385; Bekanntgebungen VKBL 1985, H. 4, S. 170 – 171.