

Große Anfrage

des Abgeordneten Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen (100 km/h) und Landstraßen (80 km/h)

Die Bundesrepublik Deutschland besitzt als einzige europäische Nation keine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen. Angesichts des katastrophalen Waldsterbens ist die Debatte um eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen und Landstraßen neu entfacht worden. In einem zehnmonatigen Großversuch will die Bundesregierung die Auswirkungen eines Tempolimits auf die Abgasemissionen untersuchen lassen.

Eine Senkung der Fahrgeschwindigkeiten auf Autobahnen und Landstraßen hätte jedoch auch andere ökologische, gesundheitliche und volkswirtschaftliche Auswirkungen.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Verkehrssicherheit

1. Welchen Stellenwert mißt die Bundesregierung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr bei?
2. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, daß im Verkehrsbereich neben der Gurtanlegepflicht das Tempolimit die effektivste Maßnahme zur Unfallverhütung im allgemeinen und Verminderung von Verkehrstoten und -verletzten im besonderen darstellt?
3. Mit steigender Tendenz ereignen sich laut dem Statistischen Bundesamt in Wiesbaden 55 % aller Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten. Diese Unfallursache macht 64 % aller Verkehrstoten auf Außerortsstraßen aus.

Wie viele Unfälle ließen sich nach Auffassung der Bundesregierung durch ein Tempolimit

- a) auf Autobahnen bei Tempo 100,
- b) auf Landstraßen bei Tempo 80

vermeiden?

4. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat zum Verkehrssicherheits-Hearing des Deutschen Bundestages im letzten Jahr Untersuchungsergebnisse über den Zusammenhang von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Unfallopfer vorgelegt. Demnach könnte „eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen die jährliche Verkehrstotenzahl um ca. 250 und die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen auf 80 km/h um ca. 1 000 verringern“.

Kann die Bundesregierung diese von der Fachbehörde des Bundesverkehrsministeriums ermittelte Reduzierung der Verkehrstoten auf Autobahnen und Landstraßen nach Einführung von Tempo 100/80 bestätigen?

5. Wenn nein, wie hoch beziffert die Bundesregierung den Verkehrstotenrückgang
- a) auf Bundesautobahnen nach Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h bei einem Befolgungsgrad von
 - 50 %,
 - 75 %,
 - 100 %,
 - b) auf Landstraßen bei gleichzeitiger Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h?
6. Um wieviel Prozent würde sich nach Auffassung der Bundesregierung die Zahl
- a) der Schwerverletzten,
 - b) der Leichtverletzten
- auf Autobahnen bzw. Landstraßen verringern?
7. Die Einführung von Tempolimits in anderen europäischen Staaten, den USA und Japan hat eindeutig zu einem Rückgang insbesondere der schweren Unfälle geführt.
- a) Welche Untersuchungen liegen der Bundesregierung hierüber aus den einzelnen Ländern vor?
 - b) Wie wertet die Bundesregierung diese Vorher-Nachher-Untersuchungen?
8. Um wieviel Milliarden würden sich die jährlichen Unfallfolgekosten, die z. Z. fast 40 Mrd. DM betragen durch den Rückgang an Verkehrsunfällen infolge von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und Tempo 80 auf Landstraßen verringern?

II. Energieverbrauch

9. Der absolute Kraftstoffverbrauch vervierfachte sich seit 1960. Inzwischen werden 21 % der Endenergie im Straßenverkehr verbraucht. 1960 waren es lediglich 8,8 % (Quelle: Verkehr in Zahlen, 1984).

Welchen Stellenwert mißt die Bundesregierung Energiesparmaßnahmen im Verkehrsbereich bei?

10. Der Rheinisch-Westfälische TÜV hat im Auftrag der Hessischen Landesanstalt für Umwelt in einem Gutachten nach Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung eine Kraftstoffersparnis für PKW mit Ottomotor von jährlich 764 320 Tonnen (15,5 %) auf Autobahnen und 453 600 Tonnen (3,8 %) bis 524 600 Tonnen (9,7 %) auf Landstraßen errechnet.

In einer die Fahrdynamik berücksichtigenden Studie ermittelte das Institut für Umweltforschung Heidelberg (IFEU) eine Gesamtersparnis von 20 % der Otto- und Dieselkraftstoffe.

Wie hoch beziffert die Bundesregierung nach dem derzeitigen Erkenntnisstand die Einsparung von Otto- und Dieselkraftstoffen

- a) auf Autobahnen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und
 - b) auf Bundes- und Landstraßen außerorts bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h?
11. Welchen Erfolg hat nach Kenntnis der Bundesregierung die von den USA aus Gründen der Energieeinsparung durchgeführte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 88 km/h?
12. Mit welchen Mitteln und Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung den Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr zu senken?
13. Wie hoch wären die Einspareffekte dieser Maßnahmen
- a) absolut,
 - b) im Vergleich zur Einführung von Tempo 100/80?

III. Lärm

14. Inwieweit stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß die ständige zunehmende Verlärmung des Alltags ein wesentlicher gesundheitsschädlicher Umweltfaktor für den Menschen bedeutet?
15. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß sich in der Bundesrepublik Deutschland 42 % aller Haushalte durch Straßenverkehrslärm belastet fühlen?
16. Welche Untersuchungen mit welchen Ergebnissen liegen der Bundesregierung vor, die sich mit den Auswirkungen der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr auf die Betroffenen befassen?
17. In einem Geschwindigkeitsbereich oberhalb 80 km/h übertreffen die Reifengeräusche die Motorgeräusche. Experten gehen davon aus, daß eine Herabsetzung von 10 km/h das Reifengeräusch um 3 Dezibel verringert. Durch Tempo 100/80 könne demnach eine Lärminderung erreicht werden, die etwa einer Halbierung des Verkehrs entspricht.

Um wieviel dbA ließe sich die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr aufgrund einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten durch ein Tempolimit außerorts reduzieren?

18. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung einer solchen Lärmeindämmung zu, und welche von der Bundesregierung beabsichtigten Maßnahmen könnten mit gleichem Aufwand einen besseren Lärminderungseffekt bewirken?

IV. Verkehrsfluß/Kapazität

19. Welche Untersuchungen liegen der Bundesregierung über Verkehrsfluß, Stausituation und Straßenkapazität in Abhängigkeit von der Höchstgeschwindigkeit bzw. durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit vor, und wie bewertet die Bundesregierung diese?
20. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß
- a) die optimale Verkehrsflußdichte bei 80 km/h liegt (Aussage der Bundesanstalt für Straßenwesen),
 - b) die Kapazität der Autobahnen im Schnitt um 40 % und der Landstraßen um mindestens 20 % bei einem Tempolimit steigen würde?
21. Wie wird sich demnach auf Bundesautobahnen die Verkehrsflußsituation ändern, wenn ein generelles Tempolimit von 100 km/h eingeführt wird?

V. Bundesfernstraßenplan/-bau

22. Die Einführung von Tempo 100 als generelle Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen und Tempo 80 auf sonstigen Außerortsstraßen hätte auch eine Senkung der Entwurfsgeschwindigkeiten in der Straßenplanung zur Folge.
- Welche Entwurfsgeschwindigkeiten hält die Bundesregierung bei diesen Geschwindigkeitsbegrenzungen in bezug auf
- a) vierspurige Autobahnen,
 - b) vierspurige Bundesstraßen,
 - c) zweispurige Bundesstraßen
- für angemessen?
23. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, daß künftiger Fernstraßenbau aufgrund einer Entwurfsgeschwindigkeitssenkung wesentlich landschaftsgerechter stattfinden kann?
24. Welche Konsequenzen hätte die Einführung eines Tempolimits für den Bundesfernstraßenbedarfsplan in bezug auf den Ausbau und Neubau von Fernstraßen?

VI. Befolgungsgrad

25. Die Effizienz einer Geschwindigkeitsbegrenzung hängt im wesentlichen vom Grad der Befolgung ab.
- Mit welchem Befolgungsgrad nach Einführung von Tempo 100/80 rechnet die Bundesregierung bei dem derzeitigen

Kontroll- und Sanktionssystem, und wie begründet die Bundesregierung diese Annahme?

26. Wie stark würde der Befolgungsgrad zunehmen, wenn
- a) mehr Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt würden bzw.
 - b) das Strafausmaß maßgeblich verschärft würde?
27. Welche Erfahrungen liegen nach Kenntnis der Bundesregierung diesbezüglich aus Japan vor?

VII. Umsteigeeffekt vom PKW auf die Deutsche Bundesbahn

28. Wie wird sich voraussichtlich die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit
- a) auf Autobahnen nach Einführung von Tempo 100,
 - b) auf Bundesstraßen nach Einführung von Tempo 80
- verändern?
29. Welcher Anteil der jährlichen
- a) Personenkilometer,
 - b) Reisezugkilometer
- im Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn entfällt auf Schnellzüge (TEE-, IC-, FD- und D-Züge)?
30. Welcher Anteil der jährlichen Reisezugkilometer im Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn mit Schnellzügen (TEE-, IC-, FD- und D-Züge) entfällt auf Schnellzüge, die eine Reisegeschwindigkeit haben,
- a) die über der Reisegeschwindigkeit gemäß Antwort zu Frage 28 a) liegt,
 - b) die über der Reisegeschwindigkeit gemäß Antwort zu Frage 28 b) liegt,
 - c) von mindestens 80 km/h,
 - d) von mindestens 90 km/h,
 - e) von mindestens 100 km/h,
 - f) von mindestens 110 km/h,
 - g) von mindestens 120 km/h?
31. Wird es nach Ansicht der Bundesregierung bei Einführung von Tempo 100/80 aufgrund der Tatsache, daß die Deutsche Bundesbahn dann in vielen Reisezugverbindungen des Fernverkehrs schneller wäre als der PKW-Verkehr, einen Umsteigeeffekt vom PKW-Verkehr auf die Bundesbahn geben, wenn ja, wie groß wird nach Ansicht der Bundesregierung dieser Umsteigeeffekt gemessen an
- a) PKW-Kilometer,
 - b) Personenkilometer
- etwa sein; wenn nein, welche Gründe sind maßgebend für die Bemühungen der Deutschen Bundesbahn, ihre Reisegeschwindigkeit im Fernverkehr zu erhöhen?

32. Sollte es zu einem Umsteigeeffekt vom PKW auf die Bundesbahn kommen, inwieweit beurteilt dies die Bundesregierung positiv?

Bonn, den 16. April 1985

Senfft

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

