

Entschließungsantrag

**der Abgeordneten Müller (Düsseldorf), Antretter, Dr. Hauff, Schäfer (Offenburg),
Dr. Vogel und der Fraktion der SPD**

zur dritten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1986

hier: Einzelplan 06

Geschäftsbereich des Bundesministers des Innern

— Drucksachen 10/3700 Anlage, 10/4156, 10/4180 —

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Entscheidung der Bundesregierung vom 19. November 1985, keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Bundesautobahnen und Landstraßen einzuführen, ist falsch. Die Chance, mit einer rasch wirksamen Maßnahme dem Wald zu helfen, Menschenleben zu retten und Energie zu sparen, ist damit vertan.

Die Ergebnisse des Großversuchs zum Tempolimit sind nicht geeignet, die Entscheidung der Bundesregierung überzeugend zu machen. Der Großversuch hat sich als Alibiveranstaltung erwiesen.

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest: Die ersten Auswertungen des Großversuchs errechnen, daß das Tempolimit von 100 km/h auf Bundesautobahnen zur drastischen Schadstoffminderung geeignet ist. Bei guter Befolgung kommen die TÜV-Berechnungen zu einer Umweltentlastung von 100 000 t Stickoxide jährlich allein auf Bundesautobahnen; das entspricht einer Minderung der Schadstoffmenge auf unseren Autobahnen um über 30 %! Das entspricht auch der Stickoxid-Entlastung, die die TA Luft bringen soll, die auch von der Bundesregierung als erfolgreich bewertet wird.

Lediglich bei einer Befolgungsrate von 30 %, wie sie während des Großversuchs beobachtet werden konnte, beträgt die Schadstoffminderung auf Autobahnen nur 32 000 t jährlich.

2. Der Deutsche Bundestag kritisiert die offenkundige Genugtuung, mit der die Bundesregierung zur Kenntnis nimmt, daß sich lediglich ein Drittel der Autofahrer an das Tempolimit 100 km/h gehalten hat. Das Gesamtverhalten der Bundesregierung während des Großversuchs war darauf angelegt, die Autofahrer geradezu zu ermuntern, die Temposchilder – die noch dazu als Großversuch gekennzeichnet waren – unbeachtet zu lassen.

Aus dieser „versuchsweisen“ Bereitschaft zur Einhaltung des Tempolimits kann nicht auf das dauerhafte Verkehrsverhalten geschlossen werden. Auch der Bereitschaft, der Gurtanlegepflicht nachzukommen, mußte erst durch die Einführung eines Bußgeldes nachgeholfen werden.

3. Der Deutsche Bundestag kritisiert, daß bei der Entscheidung gegen das Tempolimit die Schadstoffminderungen, die durch Tempo 80 km/h auf Außerortsstraßen zu erzielen sind, aus allen Berechnungen herausgelassen wurden.

Alle seriösen Vorschläge zum Tempolimit hatten Tempo 80 km/h auf Landstraßen einbezogen, durch das nach Schätzungen des TÜV Essen jährlich 67 000 t Stickoxide, nach Angaben des ADAC immerhin 51 000 t Stickoxide vermieden werden könnten.

Die Zahlen, auf denen die Bundesregierung ihre Entscheidung gegen das Tempolimit aufbaut, geben das Schadstoffminderungspotential wesentlich zu klein an.

4. Der Deutsche Bundestag hält es für notwendig, in die Entscheidung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch die Verkehrssicherheit miteinzubeziehen. Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen von 1984 könnten durch Tempo 100 auf Bundesautobahnen rund 250 und durch Tempo 80 auf Landstraßen rund 1 000 Menschenleben pro Jahr gerettet werden.

Alle praktischen Erfahrungen in Europa und den USA bestätigen, daß die Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsbegrenzungen zunimmt. Dies zeigen auch erste Erfahrungen mit Tempo 100 auf dem Kölner Ring.

Der Deutsche Bundestag ist der Auffassung, daß es keine schneller wirksame Maßnahme zur Minderung der Schadstoffemissionen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundesautobahnen und Landstraßen gibt als Tempo 100 km/h bzw. 80 km/h. Voraussetzung dafür ist allerdings, daß auch der politische Wille vorhanden ist, für diese Maßnahme bei der Bevölkerung zu werben und diese auch durchzusetzen.

Die Einführung des schadstoffarmen PKW kann diese Maßnahme nicht ersetzen. Zwar hält der Deutsche Bundestag eine Schadstoffminderung durch die Verbreitung des schadstoffarmen PKW, wie sie z. B. in einem Gutachten des TÜV Rheinland vom Oktober 1985 prognostiziert wird, für äußerst wünschenswert. Der nur geringe Anteil katalysatorbestückter Fahrzeuge an allen „schadstoffarmen“ Neuzulassungen läßt den Deutschen Bundestag erheblich an der Wahrscheinlichkeit der wünschenswerten Prognose zweifeln. Das Gros der „schadstoffarmen“ PKW bleibt weit hinter den technischen Möglichkeiten zur Abgasminderung zurück. Aber selbst im günstigsten Falle verlagert das Warten auf den schadstoffarmen PKW die Umweltentlastung bis in die 90er Jahre. Nur das Tempolimit wirkt sofort.

Der Deutsche Bundestag bedauert, daß der Bundesregierung die Zukunftsvorsorge für Wald und Umwelt und die Verkehrssicher-

heit weniger gilt als kurzfristige Effekthascherei bei den Auto-Verbandsvertretern.

Der Deutsche Bundestag hält die Einführung von Tempo 100 km/h auf Bundesautobahnen und 80 km/h auf Landstraßen für die Dauer von vier Jahren für das Gebot der Stunde. Wenn sich nach Ablauf der vier Jahre das Katalysatorfahrzeug wirklich durchgesetzt hat, kann über die Frage des Tempolimits erneut beschlossen werden.

Bonn, den 27. November 1985

Müller (Düsseldorf)

Antretter

Dr. Hauff

Schäfer (Offenburg)

Dr. Vogel und Fraktion

