

Antrag

der Abgeordneten Schäfer (Offenburg), Adler, Bachmaier, Bamberg, Bernrath, Blunck, Dr. Böhme (Unna), Dr. von Bülow, Conradi, Fischer (Homburg), Dr. Hartenstein, Dr. Hauchler, Kastner, Kiehm, Dr. Klejdzinski, Kolbow, Kretkowski, Dr. Kübler, Leidinger, Lennartz, Menzel, Müller (Düsseldorf), Reimann, Reuter, Dr. Schöfberger, Schütz, Stahl (Kempen), Waltemathe, Weiermann, Dr. Wernitz, Bulmahn, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Mehr Umweltschutz, Verkehrssicherheit und Lebensqualität durch Geschwindigkeitsbegrenzungen

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 in folgenden Punkten zu ändern:

1. Für Autobahnen und Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, die mit zweispurigen Autobahnen in einer Richtung und Mittelstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen Autobahnen ähnlich sind, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Personenkraftwagen und Krafträder 120 km/h.
2. Auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften gilt für alle Kraftfahrzeuge 90 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit.
3. Für Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften wird § 3 Abs. 3 Nr. 1 der StVO wie folgt gefaßt:
„50 km/h für die mit dem Zeichen 306 StVO (gelbe Raute) ausgeschilderten Vorfahrtsstraßen und 30 km/h für alle anderen Innerortsstraßen.“

Darüber hinaus wird die Bundesregierung aufgefordert, EG-weit für eine bessere Einhaltung der Lkw-Höchstgeschwindigkeiten von 80 km/h auf Autobahnen Sorge zu tragen, u. a. durch den Einbau von Geschwindigkeitsreglern und elektronischen Kurzzeit-Fahrtenschreibern.

Bonn, den 8. November 1989

Schäfer (Offenburg)**Adler****Bachmaier****Bamberg****Bernrath****Blunck****Dr. Böhme****Dr. von Bülow****Conradi****Fischer (Homburg)****Dr. Hartenstein****Dr. Hauchler****Kastner****Kiehm****Dr. Klejdzinski****Kolbow****Kretkowski****Dr. Kübler****Leidinger****Lennartz****Menzel****Müller (Düsseldorf)****Reimann****Reuter****Dr. Schöffberger****Schütz****Stahl (Kempen)****Waltemathe****Weiermann****Dr. Wernitz****Bulmahn****Dr. Vogel und Fraktion**

Begründung

1. Allgemeines

Geschwindigkeitsbeschränkungen erhöhen die Verkehrssicherheit, senken den Schadstoffausstoß und tragen dazu bei, Energie zu sparen.

Das Fehlen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf unseren Autobahnen hat die Position der Bundesregierung auf EG-Ebene bei Verhandlungen über strengere Bestimmungen für Kfz-Emissionen in den letzten Jahren ziemlich erschwert und in ihrer Glaubwürdigkeit verletzt.

Von der EG-Kommission wurde bereits 1987 der Vorschlag eingebracht, EG-weit ein einheitliches Tempolimit von 120 km/h auf BAB und 90 km/h auf Landstraßen einzuführen. Mit Rücksicht auf die EG-Einheitlichkeit wird diesem Vorschlag der Vorrang gegenüber einem nationalen – wenngleich umweltpolitisch noch wirksameren – strengeren Tempolimit gegeben.

Darüber hinaus spricht für Tempo 120 die hohe Akzeptanz, die diese Vorschrift während des Abgasgroßversuchs 1985/86 gefunden hat, und die auch in jüngsten Umfragen bestätigt werden konnte.

2. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Zahl der Unfälle überstieg 1988 zum ersten Mal die 2 Millionen-Grenze. Ebenfalls stieg die Zahl der Verkehrstoten 1988 wieder an – auf über 8 200. Eine halbe Millionen Menschen waren 1988 Opfer eines Verkehrsunfalls – 5 Prozent mehr als noch 1987.

In knapp einem Viertel aller Fälle war Raserei die Unfallursache – d. h. nicht angepaßte Geschwindigkeit. Noch 1984 war dies in nur jedem fünften Fall die Unfallursache.

In der Bundesrepublik wird immer schneller gefahren: Jedes Jahr seit 1981 steigt die mittlere Pkw-Geschwindigkeit auf BAB um

1,1 Stundenkilometer, wobei dort gleichzeitig noch die Geschwindigkeitsunterschiede zunehmen.

Bei einer Untersuchung des Unfallgeschehens, die die Bundesanstalt für Straßenwesen 1985/86 im Rahmen des Großversuchs durchführte, hieß das klare Ergebnis: ein allgemeines Tempolimit von 120 km/h würde auf Bundesautobahnen die Unfälle um 1 400 – also um rund 10 Prozent – jährlich senken. Seitdem sind sowohl Pkw-Dichte, durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit als auch die Zahl der auf BAB verletzten Personen (1 800) wieder angestiegen.

Während des Tempo-30-Versuchs gingen die Fußgängerunfälle um 80 Prozent, Kinderunfälle um über 60 Prozent zurück. Deshalb ist Tempo 30 in den Wohngebieten der Städte dauerhaft einzuführen und nicht an aufwendige und kostenintensive Umbaumaßnahmen und Schilderwälder zu knüpfen.

In Italien, wo 1988 Geschwindigkeitsbeschränkungen (zumindest für die Sommermonate) eingeführt wurden, ging die Zahl der Unfalltoten um 569 bzw. der Unfallverletzten um 17 366 drastisch zurück. Allein im August 1988, der Hauptreisezeit, sank die Zahl der tödlichen Unfälle auf den Autobahnen um 37,5 Prozent.

3. Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes

Der Pkw-Verkehr verbraucht jährlich 27,7 Mio. t Kraftstoff, wodurch 87,5 Mio. t des klimaschädigenden CO₂ emittiert werden. Darüber hinaus werden 1 Mio. t NO_x ausgestoßen. Kraftstoffverbrauch, Kohlendioxid und Stickoxidemissionen nehmen weiter zu, für die Stickoxidemissionen ist eine Trendumkehr als Folge der Einführung des geregelten Drei-Weg-Katalysators erst für Mitte der 90er Jahre in Sicht.

a) Tempo 120 auf Bundesautobahnen

BAB machen mit 8 600 km zwar nur 1,7 Prozent des gesamten Wegenetzes aus, allerdings werden von 100 Kfz-Kilometern 27 auf den Autobahnen gefahren. Hier werden 3 von 10 l Kraftstoff verbraucht und 43 Prozent aller Stickoxide emittiert.

Bei Tempo 120 auf BAB würden 5 Prozent des auf Autobahnen verbrauchten Kraftstoffs eingespart, das sind 410 000 t Kraftstoff bzw. 1,3 Mio. t CO₂. Die Stickoxideinsparung läge bei 30 100 t Stickoxid weniger pro Jahr, d. h. bei 7 Prozent bezogen auf die Autobahnemissionen bzw. bei 3 Prozent bezogen auf alle Pkw-Emissionen.

b) Tempo 90 auf Außerortsstraßen

Nach Berechnungen des DIW könnten durch Tempo 90 auf Landstraßen 350 000 t Kraftstoff und rund 1 Mio. t CO₂ gespart werden.

c) Tempo 30 in Wohngebieten

Die generelle Einführung von 30 km/h in den Wohngebieten der Städte würde nach Berechnungen des Umweltbundesamtes 1,4 Prozent des im Stadtverkehr verbrauchten Kraftstoffes sparen, das sind 140 000 t jährlich bzw. 400 000 t Kohlendioxid. 8 Prozent

der innerörtlichen Stickoxidemissionen könnten vermieden werden, bzw. 19 200 t pro Jahr.

30 km/h im Innerortsverkehr senkt den Lärm um 5 bis 6 dB (A) ab.

d) Bessere Überwachung der Lkw-Höchstgeschwindigkeiten

Das Umweltbundesamt errechnete das Minderungspotential, das sich lediglich durch Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten erzielen läßt, mit 130 000 t Kraftstoff bzw. 400 000 t CO₂ jährlich.

Neuere technische Möglichkeiten zur unbürokratischen Durchsetzung der Tempo-Vorschriften sind:

- der Geschwindigkeitsregler. Hier wird die maximale Geschwindigkeit im Fahrzeug fest eingestellt, und es ist keine Überschreitung möglich. Auf EG-Ebene finden derzeit Verhandlungen über eine EG-Richtlinie statt, mit der die Einführung solcher Geschwindigkeitsregler für Lkw vorgeschrieben werden soll. Im April 1989 befürwortete auch die 32. Umweltministerkonferenz, künftig den Einbau von Geschwindigkeitsreglern vorzuschreiben;
- der elektronische (Kurzzeit)-Fahrtenschreiber. Dieses Gerät zeichnet den Geschwindigkeits-Wegverlauf befristet auf. Die Einführung des Gerätes wird vor allem vor dem Hintergrund effektiverer Unfallanalysen diskutiert.

Die vorgeschlagene Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung sowie die bessere Lkw-Geschwindigkeitskontrolle bringen damit der Umwelt insgesamt eine Entlastung um über 1 000 000 t Kraftstoff bzw. rund 3 Mio. t CO₂ pro Jahr. Die Stickoxidemissionen des Pkw-Verkehrs würden um mindestens 7 Prozent zurückgehen.