

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

zu dem Antrag der Abgeordneten Harald B. Schäfer (Offenburg),
Klaus Daubertshäuser, Klaus Lennartz, Dr. Liesel Hartenstein, Brigitte Adler,
Robert Antretter, Hermann Bachmaier, Rudolf Bindig, Lieselott Blunck,
Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Peter Conradi, Karl Diller,
Dr. Marliese Dobberthien, Ludwig Eich, Carl Ewen, Elke Ferner,
Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Dr. Fritz Gautier,
Günter Graf, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger,
Renate Jäger, Ilse Janz, Dr. Ulrich Janzen, Susanne Kastner, Ernst Kastning,
Marianne Klappert, Siegrun Klemmer, Rolf Koltzsch, Volkmar Kretkowski,
Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Hinrich Kuessner, Robert Leidinger,
Dr. Dietmar Matteredne, Heide Mattischeck, Markus Meckel, Ulrike Mehl,
Herbert Meißner, Siegmars Mosdorf, Albrecht Müller (Pleisweiler),
Jutta Müller (Völklingen), Michael Müller (Düsseldorf),
Rudolf Müller (Schweinfurt), Dr. Rolf Niese, Günter Oesinghaus,
Jan Oostergetelo, Albert Pfuhl, Rudolf Purps, Manfred Reimann,
Siegfried Scheffler, Otto Schily, Wilhelm Schmidt (Salzgitter),
Karl-Heinz Schröter, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal,
Horst Sielaff, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Joachim Tappe,
Dr. Gerald Thalheim, Günther Tietjen, Hans Georg Wagner,
Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz, Lydia Westrich,
Inge Wettig-Danielmeier, Dr. Margrit Wetzels, Gudrun Weyel,
Hermann Wimmer (Neuötting), Berthold Wittich, Verena Wohlleben,
Hanna Wolf, Uta Zapf, Dr. Peter Struck,
Dr. Hans-Jochen Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 12/616 —

**Mehr Umweltschutz, Verkehrssicherheit und Lebensqualität
durch Geschwindigkeitsbegrenzungen**

A. Problem

Nach Auffassung der Antragsteller sollen generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und schärfere Geschwindigkeitsbegrenzungen für das übrige Straßennetz im Bundesgebiet eingeführt werden, um Umweltschutz und Verkehrssicherheit zu verbessern. In den neuen Bundesländern sollen die geltenden Geschwindigkeitsregelungen vorerst beibehalten werden.

B. Lösung

Ablehnung des Antrages, weil die angestrebten Ziele durch die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsregelungen nicht erreichbar sind.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß**C. Alternativen**

Die Fraktion der SPD hat sich für unveränderte Annahme des Antrages ausgesprochen.

D. Kosten

Entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag in Drucksache 12/616 abzulehnen.

Bonn, den 13. November 1991

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Horst Friedrich
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Horst Friedrich

Der Antrag in Drucksache 12/616 wurde in der 45. Sitzung des Deutschen Bundestages am 27. September 1991 dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie folgenden Ausschüssen zur Mitberatung überwiesen: Innenausschuß, Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 13. November 1991 beraten.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Nach Auffassung der Antragsteller erhöhen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Straßen die Verkehrssicherheit, sie senken den Schadstoffausstoß und tragen dazu bei, Energie zu sparen. Die Antragsteller wollen daher die Bundesregierung ersuchen, durch Änderung der Straßenverkehrsordnung folgende Neuregelungen einzuführen:

- auf Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen Tempo 120;
- auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften Tempo 90;
- auf Innerortsstraßen mit Vorfahrtsberechtigung Tempo 50, im übrigen Tempo 30.
- In den neuen Bundesländern sollen die jetzigen Geschwindigkeitsbegrenzungen bis auf weiteres verlängert werden.
- Außerdem soll die Bundesregierung auf den EG-weiten Einbau von Geschwindigkeitsreglern und Kurzzeitfahrtschreibern in allen Lastkraftwagen hinwirken.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Verkehrsausschuß hat sich bei seinen Beratungen auf das vorgeschlagene Tempolimit 120 für Autobahnen und das Tempolimit 30 für Innerortsstraßen konzentriert. Dabei wurden folgende Auffassungen vertreten:

1. Tempolimit 120 für Autobahnen

Die Fraktion der SPD hat sich nachdrücklich für ein solches Tempolimit eingesetzt. Die Verkehrssicherheit werde deutlich durch einen homogenen Verkehrsfluß und durch wesentlich niedrigere Bremswege verbessert, in allen Nachbarländern seien bereits derartige Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt worden, nach Einführung eines Tempolimits

in der Schweiz seien die Unfallzahlen deutlich zurückgegangen. Durch die hohen Spitzengeschwindigkeiten auf Autobahnen werde das aggressive Fahren gefördert; dies wirke sich negativ auch auf das Fahrverhalten im Verkehr auf Landstraßen und innerhalb von Ortschaften aus, wo bereits generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt worden seien.

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben diesen Vorschlag abgelehnt. Sie haben sich für situationsangepaßte Geschwindigkeitsregelungen eingesetzt, die für den Kraftfahrer einsehbar seien und die von diesen auch akzeptiert würden. Zu diesem Zweck würden jetzt an den Autobahnen vermehrt rechnergesteuerte Verkehrsbeeinflussungsanlagen installiert, die flexibel auf die Veränderung der Verkehrslage reagieren könnten.

Die deutschen Autobahnen könnten unter günstigen Umständen auch mit höheren Geschwindigkeiten als mit Tempo 120 befahren werden, ohne daß die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werde. Im Vergleich zu Landstraßen und Innerortsstraßen wiesen Autobahnen sehr niedrige Unfallzahlen auf; unfallträchtig seien hier vor allem Baustellen und sonstige Engstellen, an denen ohnehin bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen vorhanden seien. Durch ein generelles Tempolimit 120 sei daher keine Verminderung der Unfallzahlen auf Autobahnen zu erwarten. Eine Verminderung von Lärm und Abgasemissionen sei dadurch ebenfalls kaum möglich.

2. Tempolimit 30 für Innerortsverkehr

Auch insoweit hat sich die Fraktion der SPD für Annahme des Antrages ausgesprochen. Der verkürzte Bremsweg werde sich günstig auf die sehr hohen Unfallzahlen im Innerortsverkehr auswirken; Lärm und Abgasemissionen des Kraftfahrzeugverkehrs würden dadurch vermindert.

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP wiesen demgegenüber darauf hin, daß in den Gemeinden bereits nach geltendem Recht Tempo 30-Zonen eingerichtet werden könnten. Dies sei auch bereits in erheblichem Ausmaß geschehen. Es habe sich allerdings herausgestellt, daß eine tatsächliche Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten nur durch zusätzliche bauliche Maßnahmen erreichbar sei. Eine generelle Einführung von Tempo 30 auf dem Verordnungsweg würde für Fußgänger und Radfahrer eine gefährliche Scheinsicherheit schaffen und wäre deshalb kein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Mehr Verkehrssicherheit solle durch den Bau von Ortsumgehungen und die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus den Städten und Gemeinden geschaffen werden.

**III. Mitberatende Stellungnahmen,
Beschlussempfehlung**

1. Innenausschuß, Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau haben Ablehnung des Antrages empfohlen.
2. Der Ausschuß für Verkehr folgt diesen Empfehlungen und schlägt mit Stimmenmehrheit gegen die Stimmen der Fraktion der SPD vor, den Antrag abzulehnen.

Bonn, den 13. November 1991

Horst Friedrich

Berichterstatter

