

Antrag

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen),
Helmut Wilhelm (Amberg), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und sonstigen Straßen außerorts

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesrepublik Deutschland ist das einzige europäische Land, welches auf seinen Autobahnen noch keine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt hat. In vielen OECD-Staaten leisten Geschwindigkeitsbeschränkungen einen Beitrag zum Umweltschutz, zum angepaßten Fahrverhalten und zur Verkehrssicherheit. Deshalb fordern sowohl Europäische Kommission als auch das Europaparlament die Einführung eines Tempolimits auf Autobahnen.

In der Bundesrepublik Deutschland wird bei Verkehrsunfällen jährlich die Einwohnerschaft einer Kleinstadt getötet (1996 = 8755 Personen), ca. 50 000 Menschen erleiden pro Jahr bleibende Behinderungen durch Straßenverkehrsunfälle. Bei tödlichen Unfällen ist „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ die mit Abstand häufigste Unfallursache. Circa 70 % aller tödlichen Unfälle und über 30 % aller Unfälle mit Personenschaden ereignen sich auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, ca. 7 % aller Unfälle auf Autobahnen. Zahlreiche Untersuchungen zeigen übereinstimmend, daß Unfallwahrscheinlichkeit und Unfallschwere in entscheidendem Maße von der Fahrgeschwindigkeit abhängen.

Ein von der Interdisziplinären Gesellschaft für Umweltmedizin in Auftrag gegebenes Gutachten (UPI-Bericht 47, Mai 1997) ergab, daß durch die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h außerorts und 100 km/h auf Autobahnen insgesamt 1029 weniger Tote und 19693 weniger Verletzte zu erwarten wären. Auch wenn es sich hierbei um Modellrechnungen handelt, so macht die Größenordnung der Zahlen doch klar, wieviel menschliches Leid durch die einfache Maßnahme zu verhindern wäre.

Die Technischen Überwachungsvereine weisen immer wieder auf die eklatanten Mißstände im Straßenverkehr hin: „Die Rücksichtslosigkeit auf unseren Straßen nimmt immer mehr zu ..., auf deutschen Autobahnen wird immer aggressiver gefahren“, in der

Urlaubszeit wirkt sich eine „geballte Ladung von Aggression“ auf den Autobahnen aus (Erklärung der Technischen Überwachungsvereine vom 13. August 1996).

Die aufkommende Mode wilder Straßenrennen und die hohe Risikobereitschaft vor allem junger Männer am Steuer zeigen, daß überhöhte Geschwindigkeiten im Straßenverkehr offenbar als statushebend erlebt werden. Die massive Gefährdung anderer gilt als Kavaliersdelikt. In dieser Situation kann ein Gemeinwesen nur dann verantwortlich handeln, wenn es ein klares politisches Signal setzt.

Es ist höchste Zeit, aggressive Autofahrer vor sich selbst, vor allem aber auch Unbeteiligte zu schützen. Gerade die schwächeren und defensiven Verkehrsteilnehmer, wie z. B. ältere Menschen und Radfahrerinnen und Radfahrer und Fußgänger, aber auch die Mehrheit der Autofahrerinnen und Autofahrer, die vorsichtig und verantwortungsvoll fahren, haben einen Anspruch auf Schutz ihres Lebens und ihre körperliche Unversehrtheit.

In der Bundesrepublik Deutschland wurden nach dem Großversuch Tempolimit im Jahr 1985 keine umfassenden Untersuchungen mehr angestellt. Trotzdem gibt es genügend Erfahrungen auf Länderebene und andere Untersuchungen. Eine von der Interdisziplinären Gesellschaft für Umweltmedizin in Auftrag gegebene Studie ergab, daß durch ein Tempolimit an ärztlichen Behandlungskosten über 1 Mrd. DM pro Jahr eingespart werden könnten, an weiteren gesellschaftlichen Kosten ca. 4 Mrd. DM. Eine weitere aktuelle, 1996 erstellte Studie im Auftrag der „Research Unit for Integrated Transport Studies“, erstellt von einer Arbeitsgruppe der Universitäten Amsterdam und Delft (time to time our speed – a study of the socio-economic cost and benefit of speed reduction of passenger cars), kam im Rahmen einer Nutzen-/Kosten-Analyse zu dem Ergebnis, daß ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen in der Gesamtrechnung gesellschaftliche Wohlfahrtsgewinne (social benefits) bringt.

Allerdings ist klar, daß die umfangreichen, mit dem Straßenverkehr verbundenen Probleme, wie Verminderung des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes, Reduzierung der Lärmbelastung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, nicht durch eine einzige Maßnahme gelöst werden können. Die Bedeutung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Erreichen der Ziele wird jedoch oft unterschätzt.

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und sonstigen Straßen außerorts sind als Beitrag zur Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz, zur Harmonisierung und notwendigen Zivilisierung des Autoverkehrs notwendig.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf,

- A. umgehend einen neuen Entwurf der §§ 3 und 18 der StVO bzw. nach Maßgabe folgender Eckpunkte ins Verfahren zu bringen:
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt außerhalb geschlossener Ortschaften:

für Personenkraftwagen sowie für andere Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 2,8 t 100 km/h auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen, 80 km/h auf allen übrigen Straßen.

- B. Gleichzeitig wird die Bundesregierung aufgefordert, ein Konzept zu entwickeln, wie die neuen Geschwindigkeitsbeschränkungen und die bereits existierenden Beschränkungen, insbesondere für Lkw (60/80 km/h), eingehalten werden können. Für die Realisierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist der Einsatz technischer Hilfsmittel, insbesondere sog. Tempomaten und Tempobegrenzer, zu prüfen.

Bonn, den 30. September 1997

Gila Altmann (Aurich)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

1. Zur geringeren Unfallgefahr durch Tempolimits

Die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeugs beeinflusst sowohl die Wahrscheinlichkeit einer Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern als auch die Schwere der auftretenden Unfallfolgen. Die kinetische Energie eines Fahrzeugs, von der sowohl Bremsweg als auch die Zerstörungswirkungen beim Aufprall abhängen, steigt mit dem Quadrat der Fahrgeschwindigkeit. Die Bremswege betragen bei Tempo 100 75 m, bei Tempo 110 88 m, bei Tempo 120 102 m. Diese Zahlen zeigen, daß auch bei den beantragten Tempolimits noch erhebliche Unfallgefahren bestehen. Trotzdem stellen sie einen wichtigen Schritt dar.

Auf Bundesautobahnen sind 64 % der Getöteten, 60 % der Schwerverletzten und 59 % der Leichtverletzten auf denjenigen Abschnitten zu beklagen, auf denen keinerlei Tempovorschrift existiert. Dabei zeigte bereits der Großversuch Tempolimit im Jahr 1985, daß sich ein Teil der Opfer vermeiden läßt. Die Anordnung von Tempo 100 führte zu einer deutlichen Geschwindigkeitsabnahme bei PKW und LKW. Die Akzeptanz des Tempolimits nahm im Lauf der Zeit zu. Leider wurden seitdem auf Bundesebene keine weiteren Untersuchungen durchgeführt. Jedoch gab es verschiedene Untersuchungen auf Länderebene, die dies weitgehend bestätigen. Sie kamen übereinstimmend zu dem Ergebnis, daß

- nach Einführung von Tempolimits die Unfallraten erheblich zurückgingen, auf einem Autobahnabschnitt der BAB 661 sogar um 18,5 %,

- Tempolimits ein stärkeres Absinken der höheren Geschwindigkeiten bewirken, zu einer deutlichen Homogenisierung des Verkehrs und zu geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den verschiedenen Fahrzeugen führten,
- sich nach Aufhebung der Limits die alten Unfallraten wieder einstellten und
- durch ein Überholverbot für LKW ebenfalls eine hohe Vermeidungsrate zu verzeichnen war.

Auch in den USA wurden entsprechende Erfahrungen gemacht. Im Bundesstaat Texas stieg 1996 die Zahl der Unfalltoten auf den Autobahnen nach der Anhebung des Tempolimits von 104 auf 120 km/h (65/70 Meilen) von 3 172 auf 3 715, was einer Steigerung von 17 % entspricht. Bis dahin war seit 1980 die Zahl ständig zurückgegangen.

Auch für die übrigen Straßen außerorts, auf denen bundesweit 73 % der Getöteten und Schwerverletzten zu beklagen sind, gibt es empirische Ergebnisse. Sowohl in der Schweiz als auch im österreichischen Bundesland Tirol ergaben Untersuchungen zu Tempo 80 auf verschiedenen Streckenabschnitten weniger Unfälle, weniger Verletzte (14 bis 17 %) und weniger Todesopfer (2,5 bis 20 %).

2. Lärminderung durch Geschwindigkeitsbegrenzungen

80 Millionen Menschen sind in Europa nach Angaben der EU-Kommission gesundheitsschädlichen Lärmpegeln ausgesetzt. Durch Straßenverkehrslärm fühlt sich über 70 % der bundesdeutschen Bevölkerung belastigt. Das lärmbedingte Infarktrisiko ist nach allen vorliegenden medizinischen Erkenntnissen mit dem Krebsrisiko durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe gleichzusetzen oder sogar noch höher.

Ein Tempolimit könnte einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des verkehrsbedingten Lärms leisten. Da die Rollgeräusche gegenüber den Motorgeräuschen dominieren, bedeuten bei Autobahnfahrten 10 km/h weniger Geschwindigkeit eine Halbierung des Lärms. Zwar sind in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte bei der Entwicklung leiserer Motoren gemacht worden, doch wurde dieser Fortschritt durch den Trend zu breiten Reifen mit hohen Rollgeräuschen wieder zunichte gemacht.

Obwohl die Bekämpfung des Lärms – ähnlich wie bei der verkehrsbedingten Luftverschmutzung – nur im Rahmen eines integrierten Konzepts realisiert werden kann, stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen in beiden Fällen doch einen erheblichen Beitrag zur Zielerreichung dar.

3. Besserer Verkehrsfluß und effizientere Nutzung der Infrastruktur.

Tempolimits sorgen dafür, daß der Verkehrsfluß ruhiger ist und die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den verschiedenen Fahrzeugen gering sind. Dadurch werden die Kapazitäten der Straßen

besser genutzt. Staus aufgrund hoher Geschwindkeitsunterschiede bleiben aus. Das Verkehrsgeschehen wird insgesamt weniger hektisch und aggressiv. Das Rivalitäts-, Stärke- und Imponiergehabe im Straßenverkehr wird zurückgedrängt. Gemäßigte Autofahrerinnen und Autofahrer, die Mehrheit der Autobenutzer, werden vom Druck der aggressiv auffahrenden Schnellfahrer befreit und nicht mehr im Vorankommen gehindert.

Der bessere Verkehrsfluß sorgt im allgemeinen dafür, daß mögliche Zeitverluste durch geringere Geschwindigkeiten wieder egalisiert werden. Bei stark befahrenen Streckenabschnitten sind sogar Reisezeitgewinne zu verzeichnen, da die durchschnittliche Geschwindigkeit und damit die Systemgeschwindigkeit ansteigt. Die durch Tempolimits bewirkte bessere Harmonisierung des Verkehrsflusses liegt auch im Interesse vieler Wirtschaftszweige, die auf zügige und kalkulierbare Verkehrsentwicklung angewiesen sind.

Die Harmonisierung des Verkehrsgeschehens zeigt auch, daß ein Tempolimit als Lenkungsmaßnahme einen ähnlichen Zweck erfüllt wie die umfangreichen Lenkungsmaßnahmen mit Hilfe von Telematik. Statt kostenaufweniger technischer Systeme kann durch eine einfache Verhaltensänderung viel mehr bewirkt werden und obendrein werden auch noch Kosten gespart. Circa 5 % der Flächen der Bundesrepublik Deutschland sind Verkehrsflächen. Ein erheblicher Teil dieses Flächenverbrauchs geht auf das Konto hoher und unterschiedlicher Geschwindigkeiten, weil die großen Sicherheitsabstände die Aufnahmefähigkeit der Straßen reduzieren. Berechnungen haben ergeben, daß aus Kapazitätsgesichtspunkten die optimale Geschwindigkeit einer vierspurigen Autobahn bei 80 km/h liegt. Verminderte Geschwindigkeiten erlauben auch eine sparsamere Auslegung von Straßen. Auf zahlreiche kostspielige und flächenintensive Bauvorhaben könnte durch eine intelligente Verkehrsorganisation mit Hilfe eines Tempolimits verzichtet werden.

4. Weniger Mineralölverbrauch und besserer Schutz der Umwelt durch Geschwindigkeitsbegrenzungen

Jeder Autofahrer weiß aus eigener Erfahrung, daß schnelles Fahren zu höherem Benzinverbrauch führt als gleichmäßiges und langsames Fahren. Das DIW kommt in einer aktuellen Expertise (DIW-Wochenbericht 5/97) zu dem Ergebnis, daß ein Limit von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf den übrigen Straßen außerorts eine Kraftstoffeinsparung von 7,5 % bringen würde. Bei einer Preiserhöhung von Kraftstoffen um 30 % könnte im Jahr 2005, bezogen auf den zu erwartenden Spritverbrauch, sogar eine Einsparung von 14,3 % erreicht werden. Diese Einsparungen kommen zustande, weil bei einer Steigerung der Geschwindigkeit von 100 km/h auf 130 km/h der durchschnittliche Benzinverbrauch auf 100 km von 8 l auf 10 l steigt.

Bei Nicht-Kat-Fahrzeugen steigen bei dieser Geschwindigkeitsdifferenz die NO_x-Emissionen von 4 auf 6 g/km, die CO₂-Emissionen von 2 auf 10 g/km und die CH-Emissionen von 0,6 auf 1 g/km.

Somit könnte ein Tempolimit einen Beitrag zum Schutz der Umwelt leisten. Dies wäre auch dann noch der Fall, wenn alle PKW mit G-Kats ausgerüstet sind, denn die Entlastungswirkungen des Kats werden beim jetzigen Verkehrstrend durch erhöhte Fahrleistungen und leistungsfähigere Fahrzeuge stark relativiert. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie Dioxin, Cyanid und Formaldehyd könnten durch ein Tempolimit ebenso vermindert werden wie die Folgen des Fahrbahn-, Reifen- und Bremsabriebs.

Einen besonders großen Beitrag leistet ein Tempolimit zum Klimaschutz, denn gegen die Emissionen des Klimagases CO₂ können keine technischen Vorkehrungen getroffen werden. Hier helfen allein Reduktionen von Geschwindigkeiten, der gefahrenen Kilometer und die Konstruktion verbrauchsärmerer Fahrzeuge. Die Emissionen sind proportional zum Kraftstoffverbrauch und wachsen deshalb in höheren Geschwindigkeitsbereichen ab 100 km/h stark an.

Für eine zügige Einführung eines Tempolimits spricht auch die Tatsache, daß auf EU-Ebene trotz Bemühungen seit 1992 bis heute kein zufriedenstellendes Programm zur Reduktion der verkehrsbedingten Luftschadstoffe vorliegt. Die für die EU ab 2000 vorgesehenen Kraftstoffqualitäten bleiben sogar hinter dem bereits jetzt erreichten Niveau einiger EU-Länder zurück. Die EU-Kommission bezweifelt daher in ihrer Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament bezüglich des Auto-Öl-Programms, daß „sich die Emissionen insgesamt auf ein Niveau vermindern lassen, das ein Erreichen der künftigen Luftqualitätsziele noch möglich macht“. Die schlechten Kraftstoffqualitäten werden in Zukunft dazu führen, daß

- a) die Lebensdauer und Wirksamkeit von Katalysatoren gemindert wird,
- b) die Entwicklung sog. Superkats, die auch auf den ersten 3 km einer Fahrstrecke wirken, für Jahre verzögert wird,
- c) die noch im Verkehr befindlichen Nicht-Kat-Fahrzeuge weiterhin für erhebliche Belastungen sorgen.

Angesichts dieser Entwicklung ist der potentielle Beitrag von Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Umweltentlastung relativ hoch einzuschätzen.

Die Emissionsreduktionen durch Tempolimits sind u. a. durch Untersuchungen im Auftrag des Hessischen Umweltministeriums (u. a. IFEU-Institut und prognos) belegt, welche im Sommer 1994 während der hessischen Tempolimits aufgrund steigender Ozonbelastungen gemacht wurden.

Die aktuellste Studie wurde erst vor wenigen Tagen in der Schweiz veröffentlicht. Im Auftrag der Schweizer Umweltdirektoren-Konferenz wurden an der A 4 und A 14 die Folgen einer Temporeduktion von 120 km/h auf 100 km/h untersucht. Der Benzinverbrauch und CO₂-Ausstoß ging um ca. 15 % zurück, die NO_x-Emissionen halbierten sich sogar, der Ausstoß von Kohlenmonoxid wurde um ca 70 % reduziert. Lediglich bei den Kohlenwasserstoff-Emissionen gab es keinen Unterschied.

5. *Realisierung und Durchsetzung eines Tempolimits durch den sog. „Tempomaster“*

Das oft zu hörende Argument, Geschwindigkeitsbegrenzungen seien politisch nicht durchsetzbar bzw. würden nicht beachtet, ist inzwischen durch die technische Entwicklung überholt. Es ist inzwischen möglich, alle Fahrzeuge mit technischen Fahrhilfen, sog. „Tempomastern“ auszustatten. Die inzwischen hochentwickelten, elektronisch gesteuerten Geräte können problemlos in jedes Fahrzeug eingebaut werden. Sie sorgen dafür, daß die vorgeschriebenen Regelgeschwindigkeiten nach Voreinstellung ohne ständige Kontrolle des Tachometers und ohne Streßbelastung mühelos eingehalten werden können. Sie sorgen für gleichmäßiges Fahren, stellen eine wichtige Bedienungserleichterung beim Fahren dar, sind komfortsteigernd, einfach zu handhaben und bedeuten einen erheblichen Sicherheitsgewinn. Sie reduzieren auch die innere Fahrdynamik mit ständigen feinen Gaspendingbewegungen bei tempolimitiertem Fahrverhalten erheblich, so daß sich die Kraftstoffeinsparungen aufgrund der Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit tatsächlich einstellen. Sie tragen somit in erheblichem Maß zur Optimierung der Motorleistung auf technischem Wege bei.

Eine Vorläufereinrichtung, der sog. „Tempomat“ (durch Gasgeben ausschaltbarer Geschwindigkeitsregler), gehört in den USA praktisch zur Standardausrüstung aller Fahrzeuge.

In der EU sind Tempomaster seit 1994 für neu zugelassene LKW und Reisebusse Vorschrift, allerdings sind die zulässigen Geschwindigkeiten (100 km/h für Busse, 85 km/h für LKW) zu hoch. In der Schweiz sind Tempomaster bei Gefahrguttransporten mit LKW über 12 t Pflicht.

