

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Christine Ostrowski, Dr. Gregor Gysi  
und der Fraktion der PDS**

### **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h auf Autobahnen**

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 fast allen 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.

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 Autofahrende vor sich selbst, vor allem aber auch Unbeteiligte zu schützen. Gerade die Mehrheit der Autofahrerinnen und Autofahrer, die sich im Straßenverkehr vorsichtig und verantwortungsvoll bewegen, haben einen Anspruch auf Schutz ihres Lebens und ihrer körperlichen Unversehrtheit.

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 dieser Ziele wird jedoch oft unterschätzt.

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

Die Bundesregierung wird aufgefordert,

umgehend einen Entwurf für eine Änderung der §§ 3 und 18 der Straßenverkehrsordnung (StVO) folgenden Inhalts vorzulegen:

§ 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c und (neu) Nr. 3 sowie § 18 Abs. 5 Nr. 4 (neu): Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen auf Autobahnen für Personenwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t 130 km/h. Für andere Kraftfahrzeuge gelten die bisherigen Bestimmungen weiter.

Bonn, den 6. Mai 1999

**Dr. Winfried Wolf**  
**Christine Ostrowski**  
**Dr. Gregor Gysi 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 Anhaltewege betragen bei Tempo 150 rd. 150 m, bei Tempo 130 rd. 120 m, bei Tempo 100 „nur“ noch rd. 80 m.

Auf Bundesautobahnen sind 64 % der Getöteten, 60 % der Schwerverletzten und 59 % der Leichtverletzten auf denjenigen Abschnitten zu beklagen, auf denen keinerlei Tempovorschrift existiert, obgleich solche Abschnitte nur einen kleinen Teil des gesamten BAB-Netzes ausmachen. Seit Jahrzehnten gibt es in verschiedenen Ländern die Erfahrung von stark reduzierten Unfällen mit Personenschaden im Fall der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen – und umgekehrt, so z. B. in den USA. In Texas stieg 1996 die Zahl der Unfalltoten auf den Autobahnen nach der Anhebung des Tempolimits von 104 auf 120 km/h (65 bzw. 70 Meilen pro Stunde) von 3172 auf 3715, was einer Steigerung von 17 % entspricht. Bis dahin war seit 1980 die Zahl ständig zurückgegangen.

Innerhalb der EU haben nur Portugal, Belgien und Österreich mehr Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden zu beklagen (gemessen je 100000 Einwohner). Alle anderen Länder liegen erheblich unter den deutschen Werten. In Schweden z. B. gab es 1996 6,1 Getötete im Straßenverkehr je 100000 Einwohner, in der Bundesrepublik Deutschland jedoch 10,7. Neben Alkohol am Steuer (auch hier liegt die Bundesrepublik Deutschland mit 0,8 Promille als zulässiger Obergrenze am oberen Ende der Skala) ist nicht angepaßte Geschwindigkeit die Hauptunfallursache.

#### 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 belästigt. Das lärmbedingte Infarktisiko ist nach allen vorliegenden medizinischen Erkenntnissen mit dem Krebsrisiko durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe gleichzusetzen oder sogar noch höher.

Ein Tempolimit leistet einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des verkehrsbedingten Lärms. Beim Kfz-Verkehr dominieren die Rollgeräusche gegenüber den Motorgeräuschen. Dabei 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 Verkehrslärms – 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 Geschwindigkeitsunterschiede 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. Ohnehin sind die erzielbaren Reisezeitgewinne durch hohe Spitzengeschwindigkeiten gering. Selbst wenn es gelingt, über eine Entfernung von 50 km hinweg eine Dauerfahrgeschwindigkeit von 150 km/h durchzuhalten, beträgt der Fahrzeitgewinn gegenüber einer Geschwindigkeit von 130 km/h nur 3 Minuten, gegenüber einer Geschwindigkeit von 100 km/h nur 10 Minuten.

### 4. Weniger Mineralölverbrauch und besserer Schutz der Umwelt durch Geschwindigkeitsbegrenzungen

Jeder Autofahrer weiß aus eigener Erfahrung, daß schnelles Fahren zu höherem Kraftstoffverbrauch führt als gleichmäßiges und langsames Fahren. Somit leistet ein Tempolimit einen Beitrag zum Schutz der Umwelt. Dies wäre auch dann noch der Fall, wenn alle Pkw mit G-Kats ausgerüstet sind, denn die Entlastungswirkungen der Kats werden beim jetzigen Verkehrstrend durch erhöhte Fahrleistungen und leistungsstärkere Fahrzeuge stark relativiert. Eine solche Relativierung der Katalysatorwirkung wird auch durch die extreme Beanspruchung aufgrund der stark wechselnden Geschwindigkeiten im Fall des Fehlens eines Tempolimits bewirkt. 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 besonderen Beitrag leistet ein Tempolimit zum Klimaschutz, denn gegen die Emissionen des Klimagases CO<sub>2</sub> können keine technischen Vorkehrungen getroffen werden. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Kfz-Verkehrs haben in den letzten Jahren anteilmäßig an den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen und absolut zugenommen; von 154,1 Mio. t im Jahre 1991 auf 160,2 Mio. t im Jah-

re 1996. Eine Verminderung dieser Schadstoffemissionen ist nur möglich durch Reduktionen von Geschwindigkeiten, der gefahrenen Kilometer und die Konstruktion verbrauchsärmerer Fahrzeuge. Die Menge der emittierten Schadstoffe ist proportional zum Kraftstoffverbrauch und wächst deshalb in höheren Geschwindigkeitsbereichen ab 100 km/h stark an.

#### 5. Finanzielle Entlastungen und geringerer Flächenverbrauch im Straßenbau

Circa 5 % der Fläche der Bundesrepublik Deutschland sind Verkehrsflächen, Tendenz rasch steigend. Ein erheblicher Teil dieses Flächenverbrauchs geht auf das Konto hoher und unterschiedlicher Geschwindigkeiten, weil dafür ein hoher seitlicher Sicherheitsabstand nötig ist und die Trassierungsparameter, insbesondere die Kurvenradien, darauf abgestimmt sein müssen. Verminderte Geschwindigkeit erlaubt auch eine sparsamere Auslegung von Straßen. Auf zahlreiche kostspielige und flächenintensive Bauvorhaben könnte durch eine intelligente Verkehrsorganisation mit Hilfe eines Tempolimits verzichtet werden. Die Breite der Fahrstreifen kann von derzeit 3,75 m auf das international übliche Maß von 3,50 m reduziert werden. Geringere Kurvenradien erlauben eine besser an die Topographie angepasste Trassierung. Neben einem nochmals verringerten Flächenverbrauch ist so auch eine erhebliche finanzielle Entlastung des Bundes zu erwarten, da nicht nur die Kosten für Flächenerwerb – derzeit rd. 270 Mio. DM jährlich allein für Bundesautobahnen – verringert werden, auch bei Kunstbauten ist mit beträchtlichen Kostenreduzierungen in Bau und Unterhalt zu rechnen.

#### 6. Europäische Harmonisierung durch Geschwindigkeitsbegrenzung

Die Bundesrepublik Deutschland ist in Sachen Geschwindigkeitsbegrenzung international isoliert. In keinem anderen Land der Welt mit relevantem Kfz-Verkehr gibt es eine nach oben offene Raserskala. Selbst – oder gerade – im führenden Autoland USA gelten strenge Geschwindigkeitsregelungen. Die Absicht der rotgrünen Koalitionäre, die Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen einer europäischen Harmonisierung zu klären, erfolgt nach der Devise „Haltet den Dieb“. Denn eine solche „Harmonisierung“ kann nur mit dieser einen Maßnahme erzielt werden: die unverzügliche Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen – es sei denn, die Bundesregierung wollte eine Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzungen in allen übrigen Staaten durchsetzen.

Auch mit einem Tempolimit von 130 km/h befände sich die Bundesrepublik Deutschland noch am oberen Ende der Geschwindigkeitsskala. EU-weit sind nur in Frankreich, Italien und Österreich 130 km/h zulässig, in den anderen Ländern liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 110 oder 120 km/h (Vereinigtes Königreich und Irland 70 mph gleich 112 km/h). In verschiedenen Ländern außerhalb der EU sind sogar Maximalgeschwindigkeiten unter 100 km/h üblich. Ein erheblicher Teil der oben aufgeführten Entlastungseffekte tritt erst bei solchen Begrenzungen auf 100 km/h oder weniger ein. Es wäre zu begrüßen, wenn die Bundesregierung eine europäische Harmonisierung auf diesem Niveau anstreben oder erreichen würde. Eine Einführung von Tempo 130 auf deutschen Autobahnen ist jedoch das absolute Mindestmaß, um zumindest einen ersten Schritt zu mehr Verkehrssicherheit, ökologisch verträglicherem Verkehr und geringeren Kosten zu tun.

## 7. Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Geschichte

Zu Beginn des Automobilverkehrs waren Höchstgeschwindigkeiten von 12 bis 15 km/h selbstverständlich. Noch 1923 hielt der 4. Internationale Straßenkongreß auf besonders ausgebauten, ausschließlich dem Kraftverkehr vorbehaltenen Straßen eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h für vertretbar. Das Ende aller Tempolimits kam 1934: Die nationalsozialistische Regierung hob die bestehenden Tempolimits auf. Nachdem der ökonomische Zwang der Kriegswirtschaft bald eine Wiederkehr scharfer Begrenzungen brachte (Tempo 80 auf Autobahnen), führte die bundesrepublikanische Regierung 1952 wieder Tempofreiheit auf Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung ein. In der DDR galt stets eine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 100 km/h. Die Aufhebung dieser Begrenzung trug 1990 mit zu den steil ansteigenden Unfallzahlen bei.

Umfragen haben nicht nur in Ostdeutschland, sondern auch in Westdeutschland stets breite Mehrheiten für ein Tempolimit ergeben. Selbst der unermüdlich gegen Tempolimits wetternde ADAC mußte 1984 zugeben, daß ein Drittel seiner Mitglieder gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen befürworte. Laut Mitteilung des Umweltbundesamtes sprachen sich 1992 in einer repräsentativen Umfrage 72 % der Befragten für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus, im Westen auf 120 km/h, im Osten etwas darunter.

In jüngster Zeit hat die Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen Antrag im Deutschen Bundestag eingebracht, der Tempo 100 auf Autobahnen fordert (Drucksache 13/8767). Der niedersächsische Ministerpräsident Gerhard Schröder erklärte 1992: „Das Tempolimit ist ein Gebot der Vernunft. Nun wird es hoffentlich auch der verkehrspolitischen Betonriege in der Bundesregierung klar sein: Die Zeit der unbegrenzten Raserei auf Deutschlands Autobahnen ist vorbei. Wir brauchen eine Rückkehr zum menschlichen Maß.“