Deutscher Bundestag **Drucksache 19/[…]**

19. Wahlperiode 08.05.2019

Antrag

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Daniela Wagner, Oliver Krischer, Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Cem Özdemir, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Britta Haßelmann, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Corinna Rüffer, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Bundesautobahnen einführen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

zum 1. Januar 2020 auf Bundesautobahnen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h einzuführen.

Berlin, den 7. Mai 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm aus dem Jahr 2011 das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu senken. Auch die Europäische Kommission will die Anzahl der Verkehrstoten im Straßenverkehr in Europa ausgehend vom Jahr 2010 bis zum Jahr 2020 halbieren. Von dieser „Vision Zero“ ist Deutschland noch immer weit entfernt.

Bundesweite wissenschaftliche Untersuchungen und Studien zum Tempolimit wurden seit den 1970er Jahren vom Bundesverkehrsministerium nicht mehr in Auftrag gegeben. Dabei belegen konkrete lokale Einführungen von Tempolimits auf Bundesautobahnen positive Effekte. Beispielsweise veranlassten hohe Unfallzahlen auf der Bundesautobahn A 24 zwischen Berlin und Hamburg die Behörden, ab Dezember 2002 zwischen dem Autobahndreieck Havelland und dem Autobahndreieck Wittstock/Dosse auf einem Streckenabschnitt von 62 Kilometern Länge ein Tempolimit von 130 km/h zu verordnen. Die Ergebnisse sind eindeutig: Die Zahl der Unfälle, der Getöteten und der Verletzten war in jedem nachfolgenden Jahr deutlich niedriger als 2002. Deutlich sind auch die statistischen Ergebnisse mit Fokus auf die verletzten Personen in diesem Abschnitt: Durch das Tempolimit wurde annähernd eine Halbierung der Verletztenzahl erreicht.

Auch internationale Studien belegen die Wirksamkeit eines Tempolimits für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Untersuchungen zeigten, dass die Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um fünf Prozent zu einer Minderung der Unfälle um zehn und sogar zu einer Reduzierung der tödlichen Unfälle um 20 Prozent führt (vgl. Nilsson, Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety 2004). Weiterhin zeigte eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen in September 2016, dass ohnehin bereits 60 Prozent der Verkehrsteilnehmenden auf deutschen Autobahnen auch ohne ein Tempolimit nicht schneller als 130 km/h[1].
Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, eine bezahlbare, sichere und klimafreundliche Mobilität sicherzustellen. Dafür sind zahlreiche Maßnahmen und weitreichende Investitionen auf mehreren Handlungsfeldern und über einen langen Zeitraum erforderlich. Ein schneller und unbürokratischer Weg zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrssicherheit und zu mehr Klimaschutz ist die Einführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen deutschen Autobahnen. Diese Maßnahme wurde auch von den Expertinnen und Experten der von der Bundesregierung eingesetzten Nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“ als ein möglicher Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands für das Jahr 2030 diskutiert. Die Bundesregierung geht davon aus, dass sie die Klimaschutzziele Deutschlands für das Jahr 2020 verfehlen wird. Ein Tempolimit führt zu Einsparungen von CO2-Emissionen und stellt damit eine effiziente Klimaschutzmaßnahme dar.

Ein Tempolimit unterstützt den erforderlichen Technologiewandel in der europäischen Automobilindustrie. Aus Wettbewerbsgründen und aufgrund der europäischen Verbrauchsvorgaben für Neuwagen setzt die Automobilwirtschaft auf einen schnellen und anhaltenden Markthochlauf effizienter Fahrzeuge und batterieelektrischer Antriebe. Weil Geschwindigkeiten über 130 km/h die Reichweite von Elektroautos deutlich vermindern, fördert ein Tempolimit Kaufentscheidungen für ein Fahrzeug mit batterieelektrischem Antrieb. Überdies ermöglicht die Abnahme erheblicher Differenzgeschwindigkeiten eine raschere Einführung von Assistenzsystemen zum fahrerlosen Fahren. Ein gleichmäßiges Tempo auf Autobahnen verbessert den Verkehrsfluss, erhöht die Kapazität der vorhandenen Straßenflächen und reduziert neben der Unfall- auch die Staugefahr. Darüber hinaus werden mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auch die Lärmemissionen erheblich reduziert.

Aktuell gilt auf mehr als zwei Dritteln der Richtungsfahrbahnen auf deutschen Autobahnen keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Dies stellt eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden dar, die aufgrund extremer Geschwindigkeitsunterschiede zustande kommt. Denn eine hohe Anzahl der auf Autobahnen Getöteten und Schwerverletzten verunglücken in sogenannten „Geschwindigkeitsunfällen“. In der Bevölkerung steigt die Befürwortung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Bundesautobahnen immens. So fand die Petition der Evangelischen Kirchengemeinde Mitteldeutschlands (EKM) (ID 89913), welche ein Tempolimit von 130 km/h fordert, rasch mehr als 50.000 Mitzeichnungen.

Deutschland ist eines der wenigen Länder weltweit und das einzige Land innerhalb der Europäischen Union ohne ein Tempolimit auf Autobahnen. Es gibt keinen rationalen Grund dafür, diesen verkehrspolitischen Weg weiter fortzusetzen.

Voraussetzung für die Wirksamkeit des Tempolimits ist eine konsequente Geschwindigkeitskontrolle.

[1] Bundesanstalt für Straßenwesen AP-Projekt F1 100.6213001; https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Publikationen/Download-Publikationen/Downloads/Geschwindigkeiten-BAB-2010-2014.pdf?__blob=publicationFile&v=1