

Antrag

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

Verkehrssicherheit auf allen Straßen erhöhen – Sicherheitstempo 130 km/h auf Bundesautobahnen einführen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Es gibt keinen rationalen Grund für Deutschland, die Einführung von Sicherheitstempo 130 km/h auf allen Autobahnen länger aufzuschieben. Es gibt keinen rationalen Grund, weiterhin auf überwiegenden Teilen des deutschen Autobahnnetzes zu gestatten und hinzunehmen, dass unbegrenzt gerast werden kann. Im Gegenteil: Eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit vermindert die Gefahren schwerer Unfälle mit erheblichen und mitunter tödlichen Unfallfolgen und erhöht das Sicherheitsempfinden aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Es unterstützt einen gleichmäßigen Verkehrsfluss, stress- und angstfreies Fahren und vermindert Energieverbrauch und Abgasemissionen. Es erleichtert den Markthochlauf der Elektromobilität und die Einführung automatisierten Fahrens – und steigert damit in doppelter Weise die Verkehrssicherheit.

Alle europäischen Staaten praktizieren längst eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf ihren Autobahnen. Zuletzt haben sich die Niederlande aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes dazu entschieden, tagsüber eine Geschwindigkeitsgrenze von 100 km/h einzuführen. Deutschland bildet dagegen eine seltsame, aus der Zeit fallende Ausnahme und lässt auf seinen Autobahnen zum Teil Geschwindigkeiten zu, die besser auf reinen Rennstrecken zu Hause wären.

Überschnelles und mitunter aggressives Autofahren als Norm zu erhalten, hat erhebliche Auswirkungen auf Verkehrskultur und Mobilität insgesamt. Das Gewohnheitsrecht, Fahrzeuge möglichst „auszufahren“, verringert die Akzeptanz von Tempobeschränkungen und erhöht die Neigung, Bußgelder oder gar einen Führerscheinentzug, etwa für Rasen innerhalb der Stadt, als „Abzocke“ und staatliche Willkür darzustellen. Es begünstigt ein Verkehrsgeschehen, das nicht gegenseitige Rücksicht und Solidarität, sondern das Vorrecht des PS-Stärkeren, Schnelleren und Massigen hervorbringt. Wer Freiheit darauf reduziert, mit fossilen Energien hohe Fahrzeuggeschwindigkeiten zu produzieren, pervertiert den

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Freiheitsbegriff und entleert ihn. Eine Gesellschaft ist nur dann frei, wenn die Freiheit einzelner nicht zugleich die Angst anderer vor Unfällen, Stress durch übermäßigen Lärm und Umweltzerstörung, kurzum massive Einschränkungen und Beeinträchtigungen hervorruft.

Ein Ergebnis moderner Mobilitätspolitik muss lauten: Sichere Wege für alle. Von den Zielen der „Vision Zero“ – Null Verkehrstote im Straßenverkehr – ist Deutschland jedoch weit entfernt. Die Zahl der Verkehrstoten geht seit Jahren nicht mehr signifikant zurück, die Zahl der Schwerverletzten stagniert auf hohem Niveau. Viel zu viele Menschen müssen zum Arzt (oder ins Unfallkrankenhaus), weil die Bundesregierung ihren Visionen keine Taten folgen lässt. Sie scheint sich mit jährlich drei- bis viertausend Verkehrstoten und annähernd 70.000 Schwerverletzten, die nach einem Unfall oft ihr Leben lang beeinträchtigt sind, abzufinden.

Deutschland geht im europäischen Vergleich lasch mit seinen Verkehrssündern um, erhebt geringe Bußgelder für Geschwindigkeitsvergehen und nimmt hin, dass sich Fußgängerinnen und Radfahrer als sogenannte schwächere Verkehrsteilnehmer unsicher fühlen müssen. Die Absicht von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, die erst jüngst erfolgten Anpassungen des Bußgeldkataloges zu revidieren und Rasen innerorts nicht strenger zu sanktionieren, stellt die Gleichgültigkeit der Bundesregierung in der Verkehrssicherheitspolitik in den letzten 10 Jahren noch einmal überdeutlich heraus. Ziel der Bundesregierung müsste es sein, Gefahren für Leib und Leben seiner Bürgerinnen und Bürger abzuwenden und auch das Leid, dass viele Angehörige von Verkehrsopfern tragen müssen, zu reduzieren sowie Belastungen für Gesundheitswesen und Sozialkassen zu verringern.

Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), einem Verein mit über 200 Mitgliederorganisationen aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen (u.a. ADAC, ADFC, AOK, BMW, Bundeselternrat, BDO, Daimler, DEKRA, Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie, Deutsche Polizeigewerkschaft, Deutsche Verkehrswacht, Deutscher Kinderschutzbund, Deutscher Verkehrsgerichtstag, Gewerkschaft der Polizei, Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft, Malteser Hilfsdienst, ADAM OPEL AG, TÜV Rheinland, Unfallkassen, ver.di, VDC, Volkswagen AG), der sich seit über 50 Jahren für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einsetzt, der unabhängige Vorreiter und Kompetenzträger in allen Belangen der Straßenverkehrssicherheit für die Einführung einer generellen Höchstgeschwindigkeit von 130 Kilometern pro Stunde auf allen Bundesautobahnen eintritt. Der Positionierung des DVR gingen umfassende Expertenanhörungen voraus. Genau wie die Bundesregierung hat sich auch der DVR dem Ziel der Vision Zero verschrieben.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. zum 1. Januar 2021 auf allen Bundesautobahnen die generelle Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h einzuführen;
2. auf zweispurigen Landstraßen die generelle Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h einzuführen;
3. auf allen innerörtlichen Straßen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit festzulegen und Kommunen Entscheidungsfreiheit einzuräumen, die

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Geschwindigkeit streckenweise zu erhöhen, wo dadurch keine zusätzliche Gefährdung entsteht;

4. die Einführung einer obligatorischen intelligenten Speed-Limiter-Funktion im Rahmen der Regelungen für Intelligent-Speed-Adaptation-Assistenten (ISA) zu prüfen, um die Anzahl der Fälle überhöhter Geschwindigkeiten zu begrenzen;

Berlin, den 16. Juni 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Die Bundesregierung hatte sich 2011 das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu senken. Davon sind wir aber aktuell weit entfernt: Die Zahl der Todesopfer im Jahr 2010 in Höhe von 3648 hätte bis zum Jahr 2020 auf 2189 gesenkt werden müssen. 2019 starben im Straßenverkehr aber immer noch 3059 Menschen. Dabei wäre mit mehr Entschlossenheit in den Maßnahmen eine größere Verringerung durchaus möglich gewesen. In den Blick gehören zudem viel stärker auch die schwerverletzten Unfallopfer, die selbst und deren Angehörige oft ein Leben lang mit den körperlichen Beeinträchtigungen infolge eines Verkehrsunfalls zurechtkommen müssen. Die Zahl der Schwerverletzten ist selbst auf Autobahnen in den letzten 10 Jahren deutlich angestiegen.

Unstrittig ist, dass niedrigere Geschwindigkeiten die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere senken. Autos, die mit 130 km/h auf Autobahnen fahren, sind schnell. Eine generelle Begrenzung auf dieses Tempo auf allen deutschen Autobahnen schafft einen durchschlagenden positiven Effekt für die Verkehrssicherheit: In Brandenburg wurde 2007 festgestellt, dass auf Strecken, auf denen Tempo 120 bzw. 130 km/h eingeführt wurde, in der Folge innerhalb von drei Jahren 48 Prozent weniger Unfälle stattfanden. Die Anzahl der tödlichen Unfälle ging sogar um 57 Prozent zurück. In Nordrhein-Westfalen ließ sich Ähnliches beobachten: 2017 wurde an einem besonders unfallträchtigen Autobahnabschnitt Tempo 130 km/h eingeführt. Seitdem gab es keinen einzigen Toten mehr auf diesem Teilbereich. Eine Erhebung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates im Jahr 2016 zeigt, dass 66 Prozent der Verunglückten bei Geschwindigkeitsunfällen auf der Autobahn auf Strecken ohne Geschwindigkeitsbegrenzung zu Tode kamen.

Eine Umfrage der Forschungsgruppe Wahlen vom Februar 2020 kommt zu dem Ergebnis, dass 59 Prozent der Befragten die Höchstgeschwindigkeit 130 km/h befürwortet. Sechs Prozent wünschten sich sogar eine geringere generelle Geschwindigkeit auf Autobahnen. Lediglich ein Drittel der Befragten lehnen ein Tempolimit ab. Die deutliche Mehrheit der Menschen ist nicht länger bereit, so viele Verkehrstote und extreme Gefährdungen im Straßenverkehr hinzunehmen. Aus gutem Grund gilt für Lkw schon längst eine generelle Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen. Auf zweispurigen Landstraßen, wo die Zahl und der Anteil schwerer Unfälle (vor allem in Form von Überhol- und Kreuzungsunfällen) besonders hoch sind, kann ein Sicherheitstempo von 80 km/h die Verkehrssicherheit signifikant erhöhen.

Verhältnismäßige Geschwindigkeiten bringen Vorteile für den Klimaschutz. Höchstgeschwindigkeit 130 km/h und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss ohne viele Bremsmanöver können eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes um 2,2 Millionen Tonnen, also rund 5 Prozent der Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Autobahnen, bewirken (Quelle: Umweltbundesamt 2020). Wenn die Bundesregierung das Klimaschutzziel bis 2030 und eine Verringerung von 55 Prozent der CO₂-Emissionen gegenüber 1990 erreichen will, dann muss sie jede dafür nötige Maßnahme in Betracht ziehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gleichmäßige Geschwindigkeiten erhöhen die Reichweite von Fahrzeugen mit batterieelektrischem Antrieb, deren Absatz zur Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrs gesteigert werden muss und von der Bundesregierung mit erheblichen und nochmals angehobenen Fördergeldern unterstützt wird.

Auch für den Durchbruch des automatisierten und autonomen Fahrens ist die Einführung von Sicherheitstempo 130 km/h entscheidend. Bislang stellen die hohen Geschwindigkeitsunterschiede die Fahrcomputer vor erhebliche Herausforderungen. Die Folge ist, dass sich der Einsatz des automatisierten und autonomen Fahrens erheblich verzögert, was auch dem Industrie- und Innovationsstandort Deutschland schadet. Wenn die Bundesregierung die Zukunftstechnologien im Bereich des automatisierten und autonomen Fahrens voranbringen möchte, muss sie auch deshalb eine generelle Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen einführen.

75 Prozent der Bevölkerung klagt über störenden Straßenverkehrslärm. Hohe Geräuschbelastungen haben nachweislich gesundheitliche Schädigungen zur Folge, vor allem durch Veränderungen von Blutdruck und Herzfrequenz. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Autobahnen, Landstraßen sowie innerorts kann auch hier eine wirkliche Verbesserung für die Menschen darstellen. Schließlich hat die Bundesregierung in dem Koalitionsvertrag einer deutlichen Verringerung des Verkehrslärms versprochen.

Innerorts sind Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrende durch zu schnellen Kfz-Verkehr besonders gefährdet. Diese Gruppen machen einen Großteil der Getöteten und Schwerverletzten aus. Entscheidend für die Verkehrssicherheit ist hier, dass Geschwindigkeitsvorschriften eingehalten werden. Tempo 30 etwa bewirkt, dass bei Kollisionen die Aufprallenergie auf jeden Fall geringer ist beziehungsweise viele Unfälle gar nicht erst stattfinden, weil Reaktions- und Bremswege sich deutlich verkürzen. Die Beachtung von Verkehrsregeln rettet Leben, zu viel Toleranz und Beliebigkeit kann töten. Es sollte deswegen auch im Rahmen einer „Compliance-by-Design“ geprüft werden, ob technische Assistenzsysteme wie die Intelligent-Speed-Adaption dazu beitragen können, durch automatische Drosselung des Motors (bei grundsätzlicher Übersteuerbarkeit durch FahrerIn oder Fahrer) Geschwindigkeitsüberschreitungen zu begrenzen und gefährliche Verkehrssituationen zu vermindern.

Es ist beunruhigend und unter Umständen folgeschwer, wenn die Bundesregierung wirksamere Sanktionen für Geschwindigkeitsverstöße als unverhältnismäßig hinstellt, für ihre Abschwächung eintritt und das Bewusstsein dafür, dass angepasste Geschwindigkeiten und ein StVO-konformes Verkehrsverhalten unbedingt erforderlich sind, schwächt. Wer in einer Tempo-30-Zone, wo vermehrt Kinder zu Fuß unterwegs sein können, sein Fahrzeug mit 51 Stundenkilometern oder sogar mehr bewegt, missachtet die Verkehrsregeln schwer und nimmt eine massive Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer in Kauf. Deswegen ist es zweckmäßig, mit einem möglichen zeitweisen Fahrverbot solche Verkehrswidrigkeiten abzuschrecken und die Zahl der Fälle von gefährlicher Geschwindigkeitsübertretungen so gering wie möglich zu halten. Der Vergleich mit den europäischen Nachbarländern zeigt, dass Deutschland noch immer relativ großzügige Geschwindigkeitsregelungen und geringe Bußgelder und Sanktionen für Geschwindigkeitsverstöße vorsieht.

Wer im Zusammenhang mit einer Verkehrsüberwachung in einer Tempo-30-Zone von einer „Führerscheinfalle“ spricht, suggeriert, dass Autofahrerinnen und Autofahrer bewusst getäuscht würden. Dieses Argument stellt jedoch selbst eine bewusste Irreführung dar: Eine Falle wird nicht durch große Schilder und zum Teil große Markierungen auf der Fahrbahn gekennzeichnet. Wer die Straßenverkehrsordnung berücksichtigt, vorsichtig und rücksichtsvoll sein Kraftfahrzeug bewegt und sich so verhält, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird, ist verantwortungsbewusst unterwegs und hat nichts zu befürchten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.