

## Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen**

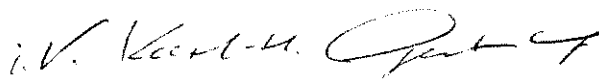
Der Landtag möge beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

1. unverzüglich eine Bundesratsinitiative zu Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes, der Straßenverkehrsordnung und weiterer relevanter Vorschriften zu ergreifen mit dem Ziel, zum 1. Januar 2012 eine generelle zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde auf deutschen Bundesautobahnen einzuführen.
2. aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes durch die Obere Straßenverkehrsbehörde ein Tempolimit von 120 km/h auf den Autobahnen im Freistaat Sachsen festsetzen zu lassen.
3. aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes durch die Obere Straßenverkehrsbehörde ein Tempolimit von 100 km/h zwischen den Anschlussstellen Dresden-Hellerau und Dreieck Dresden-West (A 4), zwischen Dreieck Dresden-West und AS Pirna (A 17), zwischen AS Chemnitz – Ost und Kreuz Chemnitz (A 4), zwischen AS Chemnitz–Süd und AS Chemnitz – Röhrsdorf (A 72), zwischen AS Plauen Ost und Plauen-Süd (A 4), zwischen AS Leipzig – Ost und AS Leipzig Messegelände festsetzen zu lassen und durch die Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen die Einhaltung dieses Tempolimits zu gewährleisten.

b.w.

Dresden, den 20. September 2011



Antje Hermenau MdL  
und Fraktion

Eingegangen am: 20. SEP. 2011

Ausgegeben am: 21. SEP. 2011

## **Begründung:**

Die fortlaufenden Diskussionen zum Lärmschutz an stark belasteten Straßenabschnitten, zur Verkehrssicherheit und zum Klimaschutz werfen auch die Frage nach einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung für Pkw auf Bundesautobahnen auf. Gerade in den aktuellen Diskussionen um die Einführung von Umweltzonen in den sächsischen Großstädten und den Forderungen nach einem wirksamen Lärmschutz zeigt sich, dass mit den zu beschließenden Maßnahmen ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz im Verkehrsbereich geleistet wird. Ein schneller und unbürokratischer Weg zum Lärm- und Klimaschutz und zu höherer Verkehrssicherheit ist die Einführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h.

Nach wie vor sind zwei Drittel der Richtungsfahrbahnen auf deutschen Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Dies stellt auch eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Unfälle dar, die aufgrund der extremen Geschwindigkeitsunterschiede zu Stande kommen.

Laut Statistischem Bundesamt sind 43,5 Prozent aller schweren Unfälle auf Autobahnen „Geschwindigkeitsunfälle“. 70 Prozent aller tödlichen Unfälle ereignen sich auf solchen Autobahnabschnitten, die keine Geschwindigkeitsbegrenzung haben.

Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden im Jahr 2010 in Sachsen ist mit 21 Prozent laut Polizei „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Im Freistaat Sachsen war sogar fast jeder zweite verkehrsbedingt Getötete 2010 (43,8 Prozent) Opfer eines Verkehrsunfalls mit der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“. Dies ist ein hoher Preis für die Ideologie des unbegrenzten Schnellfahrens.

Eine vom Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung 2007 in Auftrag gegebene Studie zeigt: Ein Tempolimit auf Brandenburger Autobahnen würde Unfallkosten in Millionenhöhe sparen, Menschenleben retten und den Verkehrsfluss deutlich erhöhen. Der volkswirtschaftliche Nutzen eines Tempolimits wäre deutlich größer als die Kosten. Dort wo in Brandenburg Tempolimits auf Autobahnen eingeführt wurden, ging die Zahl der Unfälle und Verkehrstoten um 20-50 Prozent zurück.

Keine andere Maßnahme im Verkehrsbereich ist geeignet, in gleicher Weise sofort Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. So wäre ein Tempolimit ein sinnvoller Beitrag zum sächsischen Klimaziel, den Kraftstoffverbrauch um 20 Prozent bis 2020 zu senken. Das Umweltbundesamt berechnete, dass die Einführung eines Tempolimits von 120 km/h die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Fahrten auf der Autobahn um 9 Prozent und bezogen auf die Gesamtemissionen des Straßenverkehrs um 3 Prozent senken würde. Eine Minderung von 3 Prozent der gesamten sächsischen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei allen Pkw entspricht – gerechnet auf die vom Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft veröffentlichten Zahlen zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Straßenverkehrs (8,3 Mio. t/a 2008) – einer Einsparung von 250.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung kann zudem eine deutliche Lärmreduzierung erzielt werden. Angesichts der wissenschaftlichen Erkenntnisse über gesundheitliche Schäden durch Lärmbelastung ist die Minderung von Lärm dringend geboten.

Im Zuge der Geschwindigkeitsbegrenzungen würden auch Abgasemissionen gesenkt: Für die angrenzenden Wohngebiete hieße dies niedrigere Feinstaub-, Ozon- und Abgaswerte, also einen Gewinn für Menschen und Umwelt.

In Verbindung mit einem Lkw-Überholverbot auf Autobahnen leistet ein Tempolimit einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses. Die Kapazität der Autobahnen würde erhöht, weil langsames und gleichmäßigeres Fahren den Durchsatz von mehr Fahrzeugen pro Stunde ermöglicht.

Die Bundesrepublik Deutschland ist der einzige Staat in Europa ohne allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw auf Autobahnen. Die Spanne der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Pkw auf Autobahnen in Europa beginnt bei 90 km/h (Norwegen). Italien, Belgien, Griechenland, Finnland, Portugal, Schweiz, Großbritannien, Spanien haben sich für eine Obergrenze bis max. 120 km/h entschieden. Die höchsten Obergrenzen liegen bei 130 km/h. In einigen Staaten gelten niedrigere Limits bei Nässe (Frankreich, Italien, Luxemburg, jeweils 110 km/h) oder für Fahranfänger (Frankreich, Luxemburg, Portugal, 110 oder 90 km/h).

Aufgrund der Entwicklung leistungsfähigerer Motoren, der Ausstattung mit „autonomen“ Sicherungssystemen (z. B. ABS, ESP) und besserer Aerodynamik haben die technisch möglichen Höchstgeschwindigkeiten immer weiter zugenommen. Dies hat bei einigen Verkehrsteilnehmern zu einem exzessiven Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten geführt. Die Spannweite zwischen den höchsten und niedrigsten Geschwindigkeiten – einschließlich der Lkw – wird größer, d. h., der Verkehrsfluss wird inhomogener.

Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit könnte in der Fahrzeugtechnik zugleich einen Anreiz bilden, technische Innovationspotenziale verstärkt auf die Senkung des Durchschnittsverbrauchs der Kraftfahrzeuge zu lenken und nicht die möglichen Kraftstoffeinsparungen durch die Entwicklung immer schwererer und auf hohe Geschwindigkeit ausgerichteter Fahrzeuge zu kompensieren (Rebound-Effekt). Zusätzlich kann eine Reduktion exzessiven Fahrverhaltens zu einer Verringerung von besonders störenden Pegelspitzen bei der Lärmbelastung beitragen.