

Keine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen

Die Bundesregierung hat entschieden: Auf den Autobahnen wird es keine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung geben.

Ausschlaggebend für diese Entscheidung war neben einer Vielzahl von einzelnen Argumenten das Ergebnis des Großversuchs des Technischen Überwachungsvereins (TÜV). Dieser Großversuch hat die Umweltaspekte des Verkehrsgeschehens auf der Autobahn wissenschaftlich erfaßt. Seine Ergebnisse sind nicht nur Grundlage für die künftige Verkehrsplanung, sondern haben auch große Bedeutung für die künftigen Arbeiten zur Verbesserung des Umweltschutzes.

Die Entscheidung der Bundesregierung wird von Befürwortern einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung heftig kritisiert. Vor allem die SPD fordert eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung, obwohl sie 13 Jahre lang nicht imstande war, entscheidende Verbesserungen des Abgasverhaltens der Kraftfahrzeuge zu bewirken. Sie hat den Umweltschutz beredet, aber nicht vorangebracht. Die Regierung Helmut Kohl hat dagegen für den Straßenverkehr Abgas-Grenzwerte durchgesetzt, die um 20 bis 35 Prozent schärfer sind als die Zielvorstellungen der SPD-Regierung. Die Umweltpolitik der Regierung Helmut Kohl — Großfeuerungsanlagen-Verordnung, TA Luft, Katalysator-Auto und bleifreies Benzin — ist in kurzer Zeit richtungweisend und erfolgreich gewesen.

Die folgende Dokumentation beantwortet noch einmal die wichtigsten Fragen, die in der Diskussion um allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen immer wieder auftauchen:

Sind allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht sinnvoll, weil die Umwelt und gerade der Wald dadurch geschützt werden?

Vor vier Jahren wurde die Umweltdiskussion durch die Entwicklung der Waldschäden neu belebt. Befürworter von allgemeinen

Geschwindigkeitsbegrenzungen sehen darin die einfachste und wirksamste Art, Waldschäden zu bekämpfen.

Luftschadstoffe und Waldsterben: Zwar diskutieren Wissenschaftler heute bereits fast 200 mögliche Ursachen für das Waldsterben, doch bestehen über die Schadwirkung durch Luftverschmutzungen keine Zweifel. Das Auto gilt als ein Verursacher von Waldschäden, doch ist es keineswegs alleinverantwortlich. Die von der Bundesregierung angeregte und unterstützte Waldschadensforschung soll weitere Klarheit schaffen. Insgesamt wurden bisher dafür in 340 Projekten etwa 85 Millionen Mark aufgewendet. Allein 1985 wurden 118 Forschungsprojekte mit 53 Millionen Mark gefördert.

Es ist jetzt wissenschaftlich belegt, daß eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung den Gesamtausstoß an Schadstoffen nur unwesentlich verringert. Die wichtigsten Ergebnisse des Großversuchs sind:

■ Durch eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung könnte der Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) nur um 32 170 Tonnen im Jahr verringert werden. Das ist lediglich ein Prozent der gesamten NO_x -Emissionen in der Bundesrepublik Deutschland.

■ Der Ausstoß von Kohlenwasserstoffen würde um 1 640 Tonnen im Jahr verringert,

■ von Schwefeldioxid (SO_2) nur um 390 Tonnen und

■ von Blei um 56 Tonnen.

Auch in den USA große Waldschäden: Die Wirkung einer Geschwindigkeitsbegrenzung bei der Bekämpfung von Waldschäden ist auch deshalb fraglich, weil Staaten mit allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzung (USA: 55 Meilen = 88 km/h) ebenfalls weiträumige Waldschäden aufweisen.

Verkehrsverlagerung auf andere Straßen: Auch ist zu berücksichtigen, daß durch eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung sich ein Teil des Autobahnverkehrs auf Bundes- und Landstraßen verlagern würde. Dadurch würden mehr Schadstoffe in Städten und Dörfern frei. Dazu kämen noch die schädlichen Folgen von Verkehrsstaus auf Landstraßen.

Vorrang für das schadstoffarme Auto: Die weitaus wirksamste Maßnahme gegen den Schadstoff-Ausstoß ist die von der Bundesregierung betriebene Einführung des schadstoffarmen Autos. Der Anteil schadstoffarmer Autos an den Neuzulassungen lag im Oktober 1985 bei 26,6 Prozent. Nach Schätzungen wird dieser Anteil 1986 auf 50 Prozent ansteigen und 1987 bereits 75 Prozent erreichen. In der Diskussion um die angeblich schleppende Einführung schadstoffarmer Autos wird völlig übersehen, daß sich in den zurückliegenden Monaten bereits jeder fünfte Autokäufer für ein schadstoffarmes Modell (einschließlich Diesel) entschieden hat. Die laufende

Erweiterung des Angebotes an schadstoffarmen Modellen aller Automobilhersteller wird diesen Trend noch verstärken.

Eine Emissionsprognose des Verbandes der deutschen Automobilindustrie besagt, daß die erwartete Umrüstung bis zu 30 Prozent der zugelassenen Autos von 1984 bis 1987 den Schadstoff-Ausstoß um 15 bis 25 Prozent verringern wird. Bis 1995 wird der Stickoxid-Ausstoß trotz steigender Autozahlen auf weniger als die Hälfte der heutigen Menge sinken. Die Maßnahmen der Regierung Helmut Kohl werden also in kürzester Frist den Ausstoß von Schadstoffen in einer Größenordnung verringern, die die geringen Wirkungen einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung um das Mehrfache übersteigt. In Verbindung mit der steuerlich geförderten Einführung bleifreien Benzins wird zudem der Ausstoß von Blei erheblich verringert, der durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht gesenkt werden könnte.

Schließlich würde eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung den Verkehrsfluß auf Autobahnen beeinträchtigen. Die vermehrte Bildung von Staus wäre die Folge. Der Schadstoffausstoß in Verkehrsstauungen könnte möglicherweise die Schadstoff-Verringerungen übersteigen, die durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu erzielen wären.

Wird es nicht viel weniger Lärm auf Autobahnen geben, wenn alle Tempo 100 fahren?

Eine wesentliche Verminderung der Lärmbelastung durch PKW bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung ist nicht zu erwarten, da der Lärmpegel überwiegend vom Schwerlastverkehr bestimmt wird, für den bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten. Viel entscheidender sind hier die Lärmschutz-Baumaßnahmen, die die Bundesregierung durchführen läßt. Bis heute wurde eine Milliarde Mark darin investiert, 200 Millionen Mark sind in Zukunft jährlich dafür vorgesehen.

Aber mit Tempo 100 wird doch sicher viel Kraftstoff gespart?

Befürworter einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung berufen sich auch gerne auf die zu erwartenden Energie-Einsparungen. Nun hat der Großversuch erwiesen, daß sich nur 30 Prozent der Autofahrer wirklich an die Begrenzung halten und daß in den zu erwartenden Verkehrsstaus zusätzliche Energie verbraucht würde. Die tatsächlich mögliche Einsparung — 412 300 Tonnen Kraftstoffe im Jahr laut Großversuch — dürfte dadurch vermutlich wieder aufgebraucht werden.

Moderne Autos verbrauchen weniger Kraftstoff: Bereits in den zurückliegenden Jahren verbrauchten die Autos immer weniger Kraftstoff.

Der Bestand an PKW und Kombis hat sich seit 1978 um 20 Prozent erhöht; der Kraftstoffverbrauch im gleichen Zeitraum stieg dagegen nur um 4,1 Prozent. Dank der technischen Anstrengungen der Auto-Hersteller sank der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch je 100 km von 9,8 Liter im Jahr 1978 auf 7,8 Liter im Jahr 1984. Dies bedeutet eine Verminderung um 20,5 Prozent. Anders ausgedrückt: Die Reichweite einer 40-Liter-Tankfüllung hat sich gegenüber 1978 im Durchschnitt um rund 100 Kilometer erhöht.

Nimmt man noch die Einsparungen durch energiebewußtes Fahren hinzu, so liegt die gesamte Kraftstoffersparnis um ein Vielfaches über dem, was bei einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung einzusparen wäre.

Aber gibt es nicht viel weniger Unfälle bei Geschwindigkeitsbegrenzungen?

Befürworter von Geschwindigkeitsbegrenzungen gehen davon aus, daß dadurch die Zahl der Unfälle auf Autobahnen erheblich gesenkt werden könnte. Tatsächlich sind aber Unfälle auf sehr unterschiedliche Ursachen zurückzuführen: Verkehrsdichte, Fahrbahnbeschaffenheit, Witterung, Verkehrszusammensetzung, Ausbauzustand der Straße sowie die Verfassung von Fahrer und Fahrzeug spielen dabei eine Rolle. 1984 wurden beispielsweise auf den Autobahnen 27 Prozent der Gesamtfahrleistungen erbracht, obwohl die Autobahnen nur 1,7 Prozent des gesamten Straßennetzes umfassen. Trotz der enorm hohen Fahrleistungen haben sich nur 6,8 Prozent aller tödlichen Verkehrsunfälle auf Autobahnen ereignet.

Die Bundesautobahnen sind also die sichersten Straßen in Deutschland. Das Risiko eines tödlichen Unfalls ist auf der Landstraße siebenmal höher als auf Autobahnen und innerorts sogar achtmal. Nach Untersuchungen des HUK-Verbandes werden nur 0,7 Prozent der gesamten Schadensaufwendungen für Autobahnunfälle auf Grund überhöhter Geschwindigkeit geleistet. Unfälle in Baustellenbereichen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen bis auf Tempo 60 haben dagegen einen Anteil von 50 Prozent.

Dies allein belegt, daß eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mehr wesentlich zur Verringerung der Unfallzahlen auf Autobahnen beitragen kann. Selbst wenn die Befürworter von Geschwindigkeitsbegrenzungen tatsächlich Recht hätten, daß Tempo 100 die Zahl der Getöteten um 10 bis 20 Prozent senken könnte, so ist doch folgendes zu berücksichtigen: Die Einführung von Tempo 100 würde die Anziehungskraft der Autobahnen verringern. Der Verkehr würde sich teilweise auf nachrangige Straßen verlagern. Wichen aber nur zwei bis fünf Prozent der bisherigen Autobahnbenutzer auf Bundes- und Landstraßen aus, so würden die dort

zunehmenden Unfallzahlen den Sicherheitseffekt auf den Autobahnen wettmachen. So hat zum Beispiel in den USA eine Beschränkung auf 55 Meilen pro Stunde (88 km/h) auf den Interstate-Highways keine bessere Unfallbilanz als für die Bundesautobahnen gebracht. Die Zahl der Getöteten je 100 Millionen Fahrzeugkilometer war annähernd gleich hoch.

Aber wenn die Polizei die Geschwindigkeitsbegrenzungen streng überwacht, könnte dann nicht ein Tempolimit auch wirklich eingehalten werden?

Die Befürworter bedenken nicht, daß die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung noch lange nicht von allen Autofahrern eingehalten wird. Der Großversuch hat ergeben: Die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit auf Autobahnen beträgt 115 km/h; nach Messungen der Bundesanstalt für das Verkehrswesen liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Landstraßen und Bundesstraßen bei 75 km/h. Eine Beschränkung von Tempo 100 auf Autobahnen und Tempo 80 auf Landstraßen würde also die falschen Signale setzen: Die Anpassung an die jeweilige Verkehrssituation und Verkehrsdichte würde zwangsläufig geringer.

Hinzu käme das Problem der Überwachung. Das Durchsetzen einer Geschwindigkeitsbegrenzung weniger durch freiwillige Annahme als durch polizeiliche Überwachung würde zu einer Massen-Bestrafung der Temposünder führen. Einer freien Gesellschaft kann an solchen Auswüchsen nicht gelegen sein.

Häufig sollen Umfragen belegen, daß eine bestimmte Prozentzahl der Bevölkerung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist. Dabei wird das bekannte Problem der empirischen Sozialforschung übersehen, daß die bei einer Befragung gegebenen Antworten von den unterschiedlichsten, kaum zu beeinflussenden Faktoren abhängen und daß sich das tatsächliche Verhalten der Befragten mitunter wesentlich von diesen Antworten unterscheidet. Wenn in Umfragen eine Mehrheit der Bevölkerung für Geschwindigkeitsbegrenzungen ist, so kann das Verhalten bei Einführung eines Tempolimits gänzlich anders sein. Jedenfalls ist — wie auch die Erfahrungen in den Niederlanden und in den USA zeigen — die Bereitschaft zur Befolgung von Geschwindigkeitsbegrenzungen gering, weil deren Sinn spätestens bei leeren Autobahnen nicht einzusehen ist. So wird in den Niederlanden zur Zeit erwogen, das Tempolimit anzuheben oder ganz aufzuheben, da sich nur ein geringer Prozentsatz der Autobahnbenutzer daran hält.

Hat eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung denn überhaupt Auswirkungen auf die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie?

Nach Angaben der Automobilindustrie wurden allein im ersten Halbjahr 1985 23 000 neue Arbeitsplätze in diesem bedeutenden Wirtschaftszweig geschaffen. In der Bundesrepublik Deutschland sind vier Millionen Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Automobil abhängig. Für die Automobil-Hersteller ist der Export von entscheidender Bedeutung. Der Außenhandelsüberschuß im Kraftfahrzeug-Handel betrug 1984 rund 60 Milliarden Mark. Er deckte nahezu die gesamten Ausgaben der Bundesrepublik Deutschland für den Import von Mineralöl ab.

Die Attraktivität deutscher-Automobile für das Ausland beruht zum großen Teil auf dem verkehrsbedingten Konstruktionsvorsprung. Aktive und passive Sicherheit deutscher Autos sind das Ergebnis langjähriger Erfahrungen, die insbesondere im Hochgeschwindigkeitsbereich auf unseren Autobahnen gemacht wurden. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung wäre ein Verlust an Ansehen für die deutschen PKW-Hersteller, der sich mit Sicherheit in den Export-Zahlen niederschlagen würde. Es bestünde somit die Gefahr schwerwiegender Arbeitsplatzverluste in der Kraftfahrzeug-Branche.

Was ergibt sich denn, wenn man die Kosten einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung mit dem Nutzen für die Volkswirtschaft vergleicht?

Da braucht man nur das bisher Gesagte zusammenzurechnen:

■ Die Autobahnen haben erheblichen Einfluß auf Produktivität und Wirtschaftlichkeit. Sie wurden mit hohem Kostenaufwand für die schnelle Überwindung größerer Entfernungen gebaut. Schon aufgrund dieser Verkehrs-Investitionen wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung volkswirtschaftlich unwirksam.

■ Für das Transportgewerbe ergäbe sich bei den leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen eine Erhöhung der Kosten durch die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Indirekt würden sich auch die Kosten im übrigen Güterkraftverkehr erhöhen, da die zu erwartenden Verkehrsstaas auch hier die Transportzeiten verlängern würden. Dies alles ließe bei volkswirtschaftlicher Gesamtbetrachtung erhebliche Kostensteigerungen befürchten.

■ Bei den Energie-Einsparungen wäre bei günstigster Annahme ein leichtes Plus für die Volkswirtschaft zu erwarten.

■ Für die Automobilbranche ergibt sich: Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung würde die Exportchancen der deutschen

PKW-Hersteller beeinträchtigen. Ein sinkender Außenhandelsüberschuß würde die Volkswirtschaft belasten. Eine weitere Folge wären Arbeitsplatzgefährdungen bei Auto-Herstellern und Zulieferern.

■ Das zu befürchtende Ansteigen der Unfallzahlen würde auch höhere volkswirtschaftliche Kosten verursachen.

■ Die positiven Wirkungen einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Umwelt wären allenfalls geringfügig.

■ Probleme ergäben sich durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch für die strukturschwachen Gebiete. Deren bisher durch Autobahnanbindungen aufgewogene Standortnachteile würden durch erhöhte Wegezeiten erneut wirksam; volkswirtschaftlich entstünden erhebliche Kosten.

■ Die zur Durchsetzung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung notwendigen Überwachungsmaßnahmen könnten nur mit einem erheblichen Mitteleinsatz verwirklicht werden.

Selbst bei günstigster Rechnung brächte also eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung keinen Gewinn für unsere Volkswirtschaft.

Und was ist mit dem „gespaltenen Tempolimit“?

„Gespaltenes Tempolimit“ würde bedeuten: Schadstoffarme Autos unterliegen keiner Geschwindigkeitsbegrenzung, Autos mit herkömmlicher Bauweise jedoch einer besonderen Geschwindigkeitsbegrenzung. Eine solche Regelung stünde eindeutig im Widerspruch zu dem Bemühen, den Verkehrsablauf möglichst flüssig zu gestalten. Es ist abzusehen, daß die „reglementierten“ Autofahrer die „freien“ behindern würden. Die Folge wäre ein erhöhtes Unfallrisiko.

Zudem entstünde eine „Zwei-Klassen-Gesellschaft“: auf der einen Seite diejenigen, die sich ein schadstoffarmes Auto leisten können, und auf der anderen Seite diejenigen ohne schadstoffarmen PKW. Das Problem der Überprüfung wäre beim „gespaltenen Tempolimit“ noch schwieriger als bei einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung. Da die Verkehrsüberwachung auf Autobahnen zumeist eine reine „Foto-Überwachung“ ist, würden alle zu schnell fahrenden Wagen „geblitzt“. Die Fahrer müßten nach Anschreiben durch die Verwaltungsbehörde den Nachweis erbringen, ein schadstoffarmes Auto zu besitzen. So entstünde ein hoher Verwaltungsaufwand. Eine sogenannte Plaketten-Regelung würde ebenfalls einen erheblichen Verwaltungsaufwand erfordern. Die zu erwartenden Probleme sprechen also deutlich gegen die Einführung einer gespaltenen Geschwindigkeitsbegrenzung.

Das Ergebnis lautet also: Eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung ist sachlich nicht zu rechtfertigen:

- Eine merkliche Verbesserung der Umweltbedingungen wäre nicht zu erwarten.
- Mehr Verkehrssicherheit wäre nicht zu erhoffen. Im Gegenteil: Höhere Unfallrisiken wären wahrscheinlich.
- Der Verkehrsfluß würde eher gebremst als erleichtert.
- Insgesamt wäre keine Energie-Einsparung zu erwarten.

Auch ohne allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung hat die Bundesregierung erhebliche Verbesserungen beim Umweltschutz erreicht: Die Einführung des Katalysator-Autos, die Steuererleichterungen für Besitzer von schadstoffarmen Autos, die Einführung von bleifreiem Benzin und seine steuerliche Begünstigung ab dem 1. Januar 1986 sowie die Lärmschutzmaßnahmen und der Bau von Ortsumgehungen haben die Schadstoff- und Lärmemissionen spürbar gesenkt, gleichzeitig aber auch die Verkehrssicherheit erhöht.

Die Bundesregierung ist gemeinsam mit den Autoherstellern und den Autofahrern auf dem richtigen Weg zu mehr Umweltschutz, Verkehrssicherheit und Energie-Einsparung. Ihre Maßnahmen sind wirksamer als eine staatlich verordnete Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Entscheidung gegen allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen ist anhand der Ergebnisse des Großversuchs und unter Berücksichtigung aller Argumente gefallen. Die Bundesregierung hat folgerichtig und rasch entschieden. Es geht ihr dabei wesentlich um den Erfolg des umweltfreundlicheren Autos auf dem Markt. Dazu gibt es keine vernünftige Alternative.

Dirigistische Maßnahmen wie eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen können eine moderne Technik nicht ersetzen. Jetzt müssen die Autofahrer mitziehen und sich für das schadstoffarme Auto entscheiden. Nur so wird der Umwelt geholfen.