

## **Antrag**

**der Fraktion der FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Planungen der Landesregierung zu einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h auf Autobahnen und grundsätzlichem Tempo 30 innerhalb geschlossener Ortschaften**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche Strecken auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg bisher frei von Geschwindigkeitsbegrenzungen sind sowie welchen Anteil diese am Autobahnnetz des Landes einnehmen;
2. weshalb sie eine flächendeckende generelle zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg anstrebt und welchen Zeitplan sie für die Realisierung zugrunde legt;
3. welchen Anteil der Verkehr auf Bundesautobahnen, der von der unter Ziffer 2 genannten Maßnahme betroffen wäre, am gesamt- sowie verkehrsbezogenen Ausstoß von CO<sub>2</sub> hat sowie welche Reduktionswirkungen sich ergeben würden;
4. wie sich die Anzahl von Verkehrsunfällen auf Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren entwickelt hat sowie aufgrund welcher wissenschaftlicher Erkenntnisse sie davon ausgeht, dass die Einführung einer generellen Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit einen höheren Nutzen hat als eine zeit- und verkehrsaufkommensabhängige Regelung;
5. aus welchen Gründen sie es Städten und Gemeinden ermöglichen möchte, grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festzulegen;

6. welche Auswirkungen sie insbesondere in großen Städten hinsichtlich des Verkehrsflusses sowie der CO<sub>2</sub>-Emissionen von einer flächendeckenden Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erwartet,
7. wie sie die Einführung einer City-Maut bewertet;
8. welche Auffassung Mittelstand, Handwerk, freie Berufe und Industrie zur Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Städten und Gemeinden sowie einer City-Maut vertreten und wie sie dies bewertet.

19.07.2011

Dr. Rülke, Haußmann  
und Fraktion

### Begründung

Der Koalitionsvertrag der GRÜN-Roten Landesregierung führt auf Seite 28 aus: „Wir werden deshalb auf Bundesebene Initiativen unterstützen, die eine Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen und eine Absenkung innerörtlicher Regelgeschwindigkeiten vorsehen.“ Diese wenig verbindliche Aussage wird im Landtagswahlprogramm der GRÜNEN zur letzten Landtagswahl auf Seite 83 veranschaulicht: „Wir GRÜNEN fordern deshalb ein Tempolimit von 120 Stundenkilometern, mit dem sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 9 Prozent und die Zahl schwerer Unfälle um bis zu 30 Prozent senken lassen. Zudem erhielte die Autoindustrie einen Anreiz, sparsamere und leichtere Automobile zu entwickeln.“ Ferner ist auf Seite 90 zu lesen: „In einem ersten Schritt wollen wir die Rechtsgrundlagen dafür schaffen, dass die Städte und Gemeinden in eigener Verantwortung grundsätzlich Tempo 30 auf innerstädtischen Straßen einführen können.“ Mit dem Antrag soll ergründet werden, wie die Landesregierung diese konkreten Zielsetzungen verfolgt und welche Strategie sie hierbei zugrunde legt. Dabei sollen wissenschaftliche Fakten darlegen, inwieweit sich tatsächliche Auswirkungen hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes wie auch der Unfallhäufigkeit darstellen lassen. Dabei ist von Interesse, welchen Anteil der Verkehr auf neu (bezüglich der Höchstgeschwindigkeit) zu begrenzenden Autobahnstrecken am verkehrsbezogenen sowie gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoß einnimmt und welche konkrete Verminderungswirkung sich aus einer tatsächlichen Begrenzung ergeben würde. Auch vor diesem Hintergrund muss begründet werden, ob die Einschränkung in die Freiheit der Fahrerinnen und Fahrer auf Autobahnen verhältnismäßig ist. Schließlich muss bei einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h innerorts ein waches Augenmerk auf die Belange der Gewerbetreibenden gerichtet werden, die auf angemessene Wegezeiten angewiesen sind. Deren Positionen sollen dargestellt und bewertet werden. Neben der Höchstgeschwindigkeit kann die Einführung einer City-Maut zu erheblichen wirtschaftlichen Belastungen der Bürgerinnen und Bürger sowie Gewerbetreibenden führen. Deshalb wird die Landesregierung um eine Bewertung gebeten, nachdem das Wahlprogramm der GRÜNEN auf Seite 92 festhält: „Mit der Einführung einer City-Maut wollen wir Städten und Ballungsräumen ermöglichen, den Individualverkehr zugunsten des Öffentlichen Personennahverkehrs umzustrukturieren.“

## Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 11. August 2011 Nr.34-3851.1-00/894 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*1. welche Strecken auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg bisher frei von Geschwindigkeitsbegrenzungen sind sowie welchen Anteil diese am Autobahnnetz des Landes einnehmen;*

Das Autobahnnetz in Baden-Württemberg hat mit Stand 1. Januar 2008 eine Länge von 1.039 km, das sind 2.078 km Richtungsfahrbahnen. Auf ca. 726 km Richtungsfahrbahnen bestehen gleichbleibende und permanente Geschwindigkeitsbeschränkungen. Das bedeutet, dass ca. 65 % der Richtungsfahrbahnen nicht mit Geschwindigkeitsbeschränkungen belegt sind. Baustellen und temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen sind bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt. Im Wesentlichen sind folgende Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen:

- A 5 zwischen Freiburg und Karlsruhe-Süd
- A 5 zwischen Karlsruhe-Durlach und Kronau
- A 6 zwischen Autobahnkreuz Walldorf und Sinsheim
- A 6 zwischen Kupferzell und Landesgrenze Bayern
- A 7 zwischen Landesgrenze Bayern und Aalen-Westhausen
- A 7 zwischen Heidenheim und Autobahnkreuz Ulm
- A 8 zwischen Pforzheim und Leonberg
- A 8 zwischen Stuttgart-Flughafen und Aichelberg
- A 8 zwischen Hohenstadt und Autobahnkreuz Ulm/Elchingen
- A 81 zwischen Autobahnkreuz Hegau und Herrenberg
- A 81 zwischen Pleidelsheim und Autobahnkreuz Weinsberg/Ellhofen
- A 81 zwischen Autobahnkreuz Weinsberg/Ellhofen und Landesgrenze Bayern
- A 96 zwischen Memmingen und Lindau
- A 98 zwischen Gottmadingen und Stockach

*2. weshalb sie eine flächendeckende generelle zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg anstrebt und welchen Zeitplan sie für die Realisierung zugrunde legt;*

Die Landesregierung plant kein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg. Um die Ziele des ambitionierten Verkehrssicherheitsprogramms umzusetzen, wird die Landesregierung jedoch Initiativen auf Bundesebene unterstützen, die eine Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen vorsieht.

Die Landesregierung geht aber davon aus, dass mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen eine Abnahme der Zahl der Schwerverletzten und Verkehrstoten sowie ein Rückgang der NO<sub>x</sub>- und CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden kann. Die meinungsbildende Diskussion auf Bundesländer-Ebene und die Umsetzung sollen in dieser Legislaturperiode erfolgen.

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

3. *welchen Anteil der Verkehr auf Bundesautobahnen, der von der unter Ziffer 2 genannten Maßnahme betroffen wäre, am gesamt- sowie verkehrsbezogenen Ausstoß von CO<sub>2</sub> hat sowie welche Reduktionswirkungen sich ergeben würden;*

Das Luftschadstoff-Emissionskataster Baden-Württemberg 2008 weist für die Quellengruppe Straßenverkehr eine CO<sub>2</sub>-Emission von insgesamt 19,73 Mio. t aus. Damit hat der Straßenverkehr einen Anteil von etwa 25 Prozent an den Gesamtemissionen in Baden-Württemberg. Auf den Autobahnen in Baden-Württemberg wurden 6,31 Mio. t CO<sub>2</sub> freigesetzt. Der Anteil der Autobahnen an den CO<sub>2</sub>-Emissionen in Baden-Württemberg beträgt damit etwa 8 Prozent. Etwa 35 Prozent der Autobahnen in Baden-Württemberg sind derzeit mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung belegt, die eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 120 km/h erlaubt. Mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf allen Autobahnabschnitten von 120 km/h würden die CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen in Baden-Württemberg um ca. 0,3 Prozent abnehmen. Bezogen auf die Kohlendioxidemissionen des Straßenverkehrs ergibt sich ein Reduktionspotenzial von ca. 1 Prozent (Berechnungen nach HBEFA 3.1; LUBW 2011). Effekte einer möglichen Verkehrsverflüssigung auf den Autobahnen durch die Einführung eines generellen Tempolimits lassen sich nicht quantifizieren und sind deshalb nicht berücksichtigt.

4. *wie sich die Anzahl von Verkehrsunfällen auf Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren entwickelt hat sowie aufgrund welcher wissenschaftlicher Erkenntnisse sie davon ausgeht, dass die Einführung einer generellen Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit einen höheren Nutzen hat als eine zeit- und verkehrsaufkommensabhängige Regelung;*

Statistische Daten zur Verkehrsunfalllage werden beim Innenministerium nur über die letzten fünf Jahre erhoben. Dabei erfolgt keine Unterscheidung nach Autobahnabschnitten mit oder ohne Geschwindigkeitsbegrenzung.

Die Verkehrsunfalllage auf den Autobahnen in Baden-Württemberg stellt sich für die Jahre 2006 bis 2010 wie folgt dar:

<b>Unfallzahlen BAB BW</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Unfälle insgesamt (nur BAB)	15.252	16.540	15.341	14.991	16.600
– davon Geschwindigkeitsunfälle	4.512	4.146	3.682	3.366	3.578
– davon Unfälle mit Personenschaden	2.324	2.242	2.065	1.914	1.946
Verunglückte Personen gesamt	3.827	3.580	3.253	3.044	3.133
– davon Getötete	78	60	51	45	35
– davon schwer Verletzte	586	606	521	448	468
– davon leicht Verletzte	3.163	2.914	2.681	2.551	2.630

Die Zahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen von Baden-Württemberg ist um 8,8 Prozent von 15.252 auf 16.600 gestiegen. Dagegen reduzierten sich die Verkehrsunfälle mit Personenschaden (2006: 2.324 – 2010: 1.946 um 16,3 Prozent) sowie die Verkehrsunfälle mit der Hauptunfallursache Geschwindigkeit (2006: 4.512 – 2010: 3.578 um 20,7 Prozent) deutlich.

<b>Eckwerte Unfallursachen bei VU mit Personenschaden</b>	Unfallkategorie / Kalenderjahr	2006	2007	2008	2009	2010
Geschwindigkeit	mit Getöteten	52	39	29	30	21
Geschwindigkeit	Mit Leichtverletzten	1.077	912	856	754	756
Geschwindigkeit	mit Schwerverletzten	310	295	247	192	190
Geschwindigkeitsunfälle (Pers) gesamt auf BAB	Gesamtergebnis	1.439	1.246	1.132	976	967
VU-Pers gesamt auf BAB	Gesamtergebnis	2.324	2.242	2.065	1.914	1.946

Bei der Anzahl der tödlich Verletzten (-59,6 Prozent), Schwerverletzten (-38,7 Prozent) und Leichtverletzten (-29,8 Prozent) Personen waren ebenfalls Rückgänge zu verzeichnen. Allerdings waren 2010 von den 35 auf Autobahnen tödlich Verletzten Unfallopfern 21 (60 Prozent) auf die Hauptunfallursache Geschwindigkeit zurückzuführen.

Der Anteil dieser Unfallursache an den Verkehrsunfällen mit Personenschaden betrug im Jahr 2010 ca. 50 Prozent. Durch intensive und konsequente Geschwindigkeitsüberwachung ist es gelungen, den Anteil der Geschwindigkeitsunfälle auf Autobahnen in den vergangenen Jahren von nahezu 62 (2006) auf ca. 50 Prozent zu reduzieren.

In der Schweiz wurde 1990 ein generelles Tempolimit eingeführt. Die Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) konnte 36 Studien auswerten. „Eine Meta-Analyse von Elvik und Vaa ergab, dass pro Stundenkilometer Geschwindigkeitsreduktion die Anzahl der Unfälle um zwei Prozent abnahm.“<sup>1</sup> Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass das Sicherheitspotenzial durch Geschwindigkeitsreduktion deutlich besser ausgeschöpft wurde.

Dieses Rechenbeispiel würde – bezogen auf die Verkehrsunfallzahlen von Baden-Württemberg – zu folgendem Ergebnis führen:

Im Jahr 2010 ereigneten sich auf den Autobahnen 3.578 Verkehrsunfälle mit der Hauptunfallursache Geschwindigkeit. Rein rechnerisch könnten bei einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit auf den Autobahnen in Baden-Württemberg um 5 km/h 10 Prozent der Geschwindigkeitsunfälle (358 Unfälle) vermieden werden. Somit hätten zumindest einem Teil der betroffenen Unfallopfer die teilweisen schweren Verletzungen oder gar tödlichen Folgen sowie den Angehörigen menschliches Leid erspart werden können. Nicht außer Acht gelassen werden darf, dass durch weniger Unfälle auch der volkswirtschaftliche Schaden reduziert werden könnte.

Ein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, zu einem harmonischeren Verkehrsfluss und zu einem entspannteren Fahren.

*5. aus welchen Gründen sie es Städten und Gemeinden ermöglichen möchte, grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festzulegen;*

Um das Verkehrssicherheitsleitbild „Vision Zero“ mit einem Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte zu realisieren, wird die Landesregierung Initiativen auf Bundesebene unterstützen, die eine Absenkung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeiten vorsehen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm und Emissionen wird die Landesregierung die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen.

<sup>1</sup> bfu Sicherheitsdossier Nr. 06 „Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr“ von Uwe Ewert, Gianantonio Scaramuzza, Steffen Niemann, Esther Walter, Bern 2010

Mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann die Lärmemission in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil um 2,3 bis 2,7 dB(A) reduziert werden. Auf stark befahrenen Straßen ist diese Reduzierung der Lärmemission, die in etwa einer Halbierung der Fahrzeugmenge bei Tempo 50 km/h entsprechen würde, für die Nachtstunden eine generelle Option.

Vor dem Hintergrund der hohen Anzahl von getöteten FußgängerInnen im Straßenverkehr und dem späten Anlauf bei der Produktion von Fahrzeugfronten mit geringerem Verletzungsrisiko für FußgängerInnen kommt der Verbesserung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen eine entscheidende Bedeutung bei der Verringerung der Unfallzahlen und Unfallschwere zu. Seit Mitte der 90er-Jahre stagniert die Zahl der verletzten FußgängerInnen auf gleichem absoluten Niveau, 15 Prozent der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen sind FußgängerInnen mit steigender Tendenz, 55 Prozent der getöteten FußgängerInnen sind älter als 60 Jahre alt, die überwiegende Zahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung ereignet sich innerorts. Ca. 70 bis 80 Prozent der verletzten und getöteten FußgängerInnen verunglücken weder an einem Fußgängerüberweg noch an einer Fußgängerfurt. Bei 50 km/h ist die Energie, die im Falle eines Unfalles wirkt, annähernd dreimal so hoch wie bei 30 km/h. Mit der Einrichtung von Fußgängerverkehrsanlagen an der einen oder anderen Stelle kann zwar punktuell noch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Eine geringe Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten mit hohem Querungsbedarf verringert das Unfall- und Verletzungsrisiko für FußgängerInnen im Straßenraum. Die gleichen Betrachtungen und Aussagen gelten für RadfahrerInnen.

Diese Überlegungen müssen Eingang finden in die Diskussion über eine generelle Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts durch den Bundesgesetz- bzw. Ordnungsgeber.

Ziel des Städte- und Gemeindetages ist es schon seit vielen Jahren, die Grundgeschwindigkeit Innerorts auf 30 km/h festzulegen und für Durchfahrtsstraßen höhere Geschwindigkeiten wie z. B. 40 km/h oder 50 km/h zu ermöglichen. Faktisch sind in vielen Städten und Gemeinden die Mehrzahl der Straßen mit Tempo 30 versehen.

*6. welche Auswirkungen sie insbesondere in großen Städten hinsichtlich des Verkehrsflusses sowie der CO<sub>2</sub>-Emissionen von einer flächendeckenden Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erwartet;*

Flächendeckende Einführung von Tempo 30-Konzepten bedeutet nicht automatisch, dass alle Durchgangsstraßen Tempo 30 haben.

Die Ausweisung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten zur Verkehrsberuhigung ist gängige Praxis. Dagegen stellt die Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen eine Maßnahme mit bislang schwer abzuschätzenden Auswirkungen dar. Während eine deutliche Minderung der Lärmemissionen zu erwarten ist, liegen für die Berechnung der Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen derzeit noch keine verbindlichen Emissionsfaktoren vor.

In einer Untersuchung des TÜV Nord im Auftrag der LUBW wurden vor kurzem mobile Abgasmessungen an Fahrzeugen auf Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart durchgeführt. Zur Beantwortung der Fragestellung, ob eine Absenkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen eine Verbesserung der Emissionssituation zur Folge hat, erfolgten Messfahrten mit 50 km/h, 40 km/h und 30 km/h als vom Fahrer einzuhaltender Höchstgeschwindigkeit. Tempo 30 führte im Vergleich zu Tempo 50 zu einer Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emission während der Konstantfahrabschnitte, sowohl bei den Fahrzeugmessungen als auch bei Modellrechnungen für die aktuelle Fahrzeugflotte. Ein deutliches Potenzial zur Reduzierung sowohl der CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch der Luftschadstoffemissionen besteht nach diesen Untersuchungen in einer Verstetigung des Verkehrsflusses, also einer Reduzierung der Beschleunigungs- und Bremsvorgänge und der Stoppanteile. Die flächendeckende Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Städten würde eine Absenkung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen mit sich bringen. Ob Tempo 30 zu einer Erhöhung oder Senkung des Fahrzeugdurchsatzes führt, lässt sich bislang nicht beantworten; dies wird

auch von der Auslegung der Ampelschaltungen abhängen. Hauptverkehrsstraßen besitzen eine Bündelungsfunktion im städtischen Verkehrsnetz. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung darf im Interesse der AnwohnerInnen nicht zu einer Verdrängung des Kraftfahrzeugverkehrs von den Hauptstraßen in die benachbarten Wohngebiete führen.

*7. wie sie die Einführung einer City-Maut bewertet;*

Die Einführung einer City-Maut ist laut Koalitionsvertrag kein Thema der Landesregierung in Baden-Württemberg.

*8. welche Auffassung Mittelstand, Handwerk, freie Berufe und Industrie zur Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Städten und Gemeinden sowie einer City-Maut vertreten und wie sie dies bewertet.*

Die Landesregierung wird zur Erarbeitung einer Konzeption zu mehr Verkehrssicherheit eine breite öffentliche Diskussion über verschiedene Maßnahmen führen, wobei neben den Bürgern und Kommunen auch die Verbände angehört werden.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur