

## Antrag

**der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Einführung eines generellen Tempolimits von 130 Stundenkilometern auf Bundesautobahnen**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem

auf Bundesautobahnen zum 1. Januar 2008 eine generelle Geschwindigkeitsobergrenze von 130 Kilometern pro Stunde als Bestandteil der integrierten CO<sub>2</sub>-Minderungsstrategie im Automobilssektor eingeführt wird.

Berlin, den 25. April 2007

**Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion**

### **Begründung**

Deutschland ist weltweit eines der ganz wenigen Länder, auf dessen Autobahnen keine generelle Geschwindigkeitsgrenze gilt. Alle unsere Nachbarländer haben ein Tempolimit. In Frankreich, Luxemburg, Österreich, Tschechien, Polen und Dänemark liegt es bei 130 Kilometern pro Stunde, in Belgien, in den Niederlanden und der Schweiz bei 120 Kilometern pro Stunde.

Die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen wird sowohl von der Generaldirektion Umwelt als auch von der Generaldirektion Verkehr der EU-Kommission befürwortet. Es würde den deutschen Sonderweg beenden und wäre ein Beitrag zur Harmonisierung der europäischen Verkehrsregeln. Die Gründe für ein generelles Tempolimit leiten sich aus dem Umwelt- und Klimaschutz, der Energieeinsparung, der technologischen Zukunftsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie, der Verkehrssicherheit sowie dem demographischen Wandel ab.

#### **1. Umwelt- und Klimaschutz**

Der Straßenverkehr trägt in erheblichen Größenordnungen zur Belastung der Umwelt bei: 19 Prozent der Kohlendioxidemissionen, 47 Prozent des Stickstoffoxidausstoßes und 25 Prozent der Staubemissionen werden durch ihn ver-

ursacht. Verkehrslärm, Bodenversiegelung und die Zerschneidung von natürlichen Lebensräumen belasten Mensch und Umwelt.

Die EU-Kommission hat im Januar 2007 eine integrierte CO<sub>2</sub>-Minderungsstrategie für den Automobilsektor beschlossen. Danach ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von der Autoindustrie durch Veränderungen an den Fahrzeugen auf 130 g je gefahrenen Kilometer zu begrenzen. Eine weitere Senkung auf 120 g je Kilometer müssen andere Maßnahmen wie die Anrechnung von Biotreibstoffen und energiesparende Fahrweisen erbringen.

Ein Tempolimit kann nur ein Element einer umweltpolitischen Gesamtstrategie für den Verkehrsbereich sein, zu der auch CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für die Automobilflotte, neue Antriebstechniken und Kraftstoffe, Schadstoff- und Feinstaubgrenzwerte, Verbrauchskennzeichnungen, gezielte Steueranreize über die Kraftfahrzeugsteuer, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, Maßnahmen des Naturschutzes und der Flächenschonung, die Neuausrichtung von Raumordnungs- und Siedlungspolitik am Ziel der Verkehrsminderung und -vermeidung und die Verbesserung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs gehören.

Über diese Maßnahmen hinaus würde ein generelles Tempolimit die Umwelt zusätzlich erheblich entlasten. Dies betrifft vor allem die Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Neben den Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik, die von den Automobilproduzenten zu erbringen sind, ist die Befolgung eines generellen Tempolimits und angepasstes individuelles Fahrverhalten der wichtigste Beitrag, den die Autofahrer selbst erbringen können. Das Umweltbundesamt (UBA) weist deshalb zu Recht darauf hin, dass der Beitrag eines generellen Tempolimits zum Umwelt- und Klimaschutz erheblich sei und die gleiche Relevanz habe wie die zuvor genannten spezifischen Maßnahmen.

So würde ein Tempolimit von 120 Kilometern pro Stunde einen Rückgang der von Pkw auf Bundesautobahnen verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 9 Prozent gegenüber dem Status quo zur Folge haben. Der Automobilklub ADAC nennt in seinem Papier „Verkehr auf Autobahnen: Das Für und Wider einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung“ als Argument für ein Tempolimit: „Der Kraftstoffverbrauch steigt mit zunehmender Geschwindigkeit überproportional an. Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 Kilometer pro Stunde wird der Verbrauch um etwa elf Prozent gegenüber der jetzigen Regelung (Richtgeschwindigkeit 130 Kilometer pro Stunde) verringert, bei einem Tempolimit von 100 Kilometern pro Stunde sinkt der Verbrauch sogar um 22 Prozent.“

Bei einem generellen Tempolimit von 130 Kilometern pro Stunde würde die Minderung von Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen immer noch rund sechs Prozent betragen. Dabei ist zwischen der primären Klimaschutzwirkung eines generellen Tempolimits, die in der unmittelbaren Kraftstoffeinsparung liegt, und der sekundären Wirkung zu unterscheiden, die in der Abkehr von einer Modellstrategie auf für hohe Geschwindigkeiten gebauten Fahrzeugen liegt. Die Hersteller könnten ihre Entwicklungsanstrengungen stärker auf Leichtbau und Kraftstoffeinsparungen richten. Unstrittig ist die generelle Aussage, dass ein Tempolimit die Ausgaben für den Kraftstoffverbrauch sowie die Klima- und Umweltbelastung senken würde.

Bei säurebildenden Schadstoffen wie den Stickoxiden hat ein Tempolimit deutliche positive Effekte (vgl. Bundestagsdrucksache 13/11200). Bei hohen Geschwindigkeiten steigt die Verbrennungstemperatur und entsprechend der Ausstoß von Stickoxiden und anderen Schadstoffen. Nach UBA-Berechnungen würden die NO<sub>x</sub>-Emissionen mit einem Tempolimit von 120 Kilometern pro Stunde um 28 Prozent sinken.

Eine auf maximal 130 Kilometer pro Stunde ausgelegte Geschwindigkeit auf Autobahnen wird auch eine lindernde Wirkung auf die Lärmbelastung haben.

Wenn so genannte Exzessivgeschwindigkeiten, das sind Geschwindigkeiten ab 150 Kilometer pro Stunde, in Zukunft entfallen, dann reduziert sich der Lärmpegel vor allem in der Spitze, was die Aggressivität der Geräuschkulisse mindert. In Kombination mit spezifischen Maßnahmen zum Lärmschutz würde ein generelles Tempolimit auf jeden Fall zu einer Entlastung von Autobahnanwohnern führen.

## 2. Volkswirtschaftlicher Nutzen: Energiesicherheit, Automobilexport, Kostensenkung

Der Personen- und Güterverkehr auf Deutschlands Straßen ist fast vollständig abhängig vom Erdöl. Dieses Erdöl muss fast komplett importiert werden, und zwar aus Weltregionen, die überwiegend als politisch prekär gelten. Deshalb ist jede Maßnahme zur Reduzierung des Ölverbrauchs auch ein Beitrag zur Erhöhung der Energiesicherheit.

Neben den unmittelbaren Effekten eines generellen Tempolimits auf den Energieverbrauch im Verkehr ist auch ein positiver Technologieeffekt zu erwarten, der für Deutschlands stark exportabhängige Automobilindustrie von Vorteil wäre. Ein Tempolimit würde für die Fahrzeugkonstruktion einen Anreiz bilden, Innovationspotenziale verstärkt auf die Senkung des Durchschnittsverbrauchs der Kraftfahrzeuge zu lenken. Auf wichtigen Zukunftsmärkten wie etwa China werden schon in wenigen Jahren keine Autos mehr verkauft werden können, die nicht systematisch auf geringen Verbrauch ausgerichtet sind. So könnte das Tempolimit zum Geburtshelfer einer neuen Generation von effizienten und zukunftsfähigen Automobilen „Made in Germany“ werden.

Ein generelles Tempolimit auf den Bundesautobahnen ist auch ein Beitrag zur Senkung gesamtwirtschaftlicher Kosten. Das UBA konstatiert bei einem Tempolimit auf Bundesautobahnen direkte Kosteneinsparungen durch den verminderten Bedarf an Schallschutzanlagen und durch die Möglichkeit einer flexibleren Trassenführung.

## 3. Höhere Verkehrssicherheit

Anlässlich der Halbzeitbilanz des „Europäischen Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit“ im Februar 2006 stellte die EU-Verkehrskommission für Europa eine keineswegs positive Bilanz dar und forderte ein generelles Tempolimit auf allen Straßen Europas. Sie verwies auf die rund 41 600 Menschen, die 2005 bei Verkehrsunfällen starben. Dies entspreche 115 Getöteten pro Tag, also so vielen Opfern, wie beim Absturz eines mittleren Verkehrsflugzeugs ums Leben kommen.

Dank der kontinuierlichen Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung und technischer Verbesserungen hat die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten in Deutschland mittlerweile einen historischen Tiefststand erreicht. Waren 1970 noch mehr als 21 000 Unfalltote zu verzeichnen, war diese Zahl – trotz verdreifachtem Fahrzeugbestand und verdreifachter Jahresfahrleistung – bereits im Jahr 2006 auf rund 5 000 Tote zurückgegangen. Nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes wird die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2006 bei rund 5 000 liegen und damit einen neuen Tiefststand erreichen. Auch die Zahl der Unfälle, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, dürfte 2006 um vier Prozent auf 323 000 sinken. Dieser deutliche Rückgang verdient Anerkennung nach allen Seiten, dennoch sind die Opferzahlen nach wie vor zu hoch. Täglich sterben in Deutschland vierzehn Menschen auf den Straßen.

Ein allgemeines Tempolimit trägt zu einer weiteren Reduzierung der Unfälle und damit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Es harmonisiert den Verkehrsfluss, da weniger Brems- bzw. Beschleunigungsvorgänge notwendig sind. Exzessivgeschwindigkeiten und damit Geschwindigkeitsdifferenzen werden reduziert. Ein Tempolimit hilft, Stausituationen zu vermeiden, indem es bei

hohen Belastungen die Stabilität des Verkehrsablaufs erhöht. Das Verkehrsgeschehen wird insgesamt weniger hektisch und aggressiv. Die Mehrheit der Autobahnbenutzer wird vom Druck aggressiv auffahrender Schnellfahrer befreit. Aus der Harmonisierung der europaweiten Verkehrsverhältnisse resultiert auch ein Sicherheitsgewinn für ausländische Fahrer, die bisher im Transitland Deutschland auf für sie ungewohnte Verkehrsverhältnisse mit sehr hohen Spitzengeschwindigkeiten treffen.

#### 4. Demographischer Wandel: Verkehrsteilnahme älterer Menschen sichern

Die demographische Entwicklung in Deutschland wird erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung haben. Im Jahr 2010 wird in Deutschland jeder Vierte älter als 65 Jahre sein, 2030 sogar jeder Dritte. Ein Tempolimit wäre ein wichtiger Beitrag zu gleichmäßigerem Verkehrsfluss und somit zur Mobilitätssicherung älterer Verkehrsteilnehmer. Sie wagen sich dann wieder auf Autobahnen!