

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Reinhard Loske, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/4958 –**

### **Zum Tempolimit auf deutschen Autobahnen für besseren Klimaschutz und mehr Verkehrssicherheit**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Thema Klimaschutz und Verkehr wird insbesondere seit der Veröffentlichung des IPCC-Berichtes vertieft in der Öffentlichkeit diskutiert. Von verschiedener Seite sind in den letzten Monaten Forderungen nach einem generellen Tempolimit auf Autobahnen geäußert worden. So z. B. vom Präsidenten des Umweltbundesamtes Andreas Troge, der Tempo 120 auf Autobahnen forderte. Jüngst hat sich auch der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Sigmar Gabriel für ein Tempolimit ausgesprochen, während sein Amtskollege Wolfgang Tiefensee dagegen ist. Eine Mehrheit der Deutschen (55 Prozent) ist laut einer Emnid-Umfrage für die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen. Ein Tempolimit hat auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. So fordert z. B. der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) in seinem „Masterplan Vision Zero – Null Verkehrstote“ ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen von 120 km/h.

1. In welchem Staat außer Deutschland gibt es kein Tempolimit auf Autobahnen?

Nach hiesiger Kenntnis existiert in den europäischen Staaten – soweit diese über Autobahnen verfügen – ein Tempolimit auf Autobahnen.

2. Gibt es Untersuchungen darüber, inwieweit die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h einen Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau auf deutschen Autobahnen hat, und wenn ja, welche sind dies?

Aktuelle Erkenntnisse hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) führt jedoch im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Pilotstudie

durch, bei der u. a. die Daten von 12 Geschwindigkeitsmessstellen geprüft und ausgewertet werden. Ziel ist es, die bisher vorliegenden methodischen Erkenntnisse zur Datenerhebung, Datenaufbereitung und Übertragbarkeit auf andere Autobahnabschnitte ohne Messstelle zu prüfen und weiterzuentwickeln.

Aufbauend auf den methodischen Erkenntnissen aus diesem Projekt soll danach im Rahmen eines Folgeprojektes das Messstellennetz so erweitert werden, dass netzweite Aussagen zu Fahrgeschwindigkeiten auf Autobahnen möglich sind.

3. Hält die Bundesregierung eine Harmonisierung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen in der Europäischen Union für sinnvoll, und wenn nein, warum nicht?

Eine Harmonisierung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen innerhalb der Europäischen Union wird nicht als erforderlich erachtet.

Ein europäischer Vergleich bezüglich der Verkehrssicherheit zeigt, dass Deutschland hierbei zum Teil durchaus bessere Ergebnisse aufweisen kann, als Staaten mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen.

4. Welche Unterschiede gibt es beim Baustandard von Autobahnen in Deutschland zu Ländern wie Norwegen (Tempolimit 100 km/h), Schweden (Tempolimit 110 km/h) oder den Niederlanden und Belgien (Tempolimit 120 km/h), die aus Sicht der Bundesregierung rechtfertigen, dass auf deutschen Autobahnen kein generelles Tempolimit gilt, und welche Unterschiede sind dies?

Deutsche Autobahnen sollen nach den Vorgaben des derzeit geltenden technischen Regelwerkes mit der Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h bei nasser Fahrbahn sicher befahren werden können.

Vor allem auf trockener Fahrbahn können höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, ohne dass hieraus ein unvertretbares Sicherheitsrisiko resultiert. Den Fahrzeugführern obliegt hierbei nach gefestigter Rechtsprechung allerdings eine besondere Verantwortung.

Aus diesem Grund bedarf es keiner weiteren Rechtfertigung im Vergleich zu anderen Staaten.

5. Wie viele Kilometer Richtungsfahrbahn der deutschen Autobahnen sind ohne dauerhafte oder temporär gültige Geschwindigkeitsbegrenzung, und welchen Anteil an den rund 24 700 km Richtungsfahrbahnen (12 363 km Autobahnlänge mal Fahrbahnen in beide Richtungen) macht dies aus?

Gemäß den der BASt vorliegenden Daten, die dieser von den Bundesländern im Jahre 2003 zur Verfügung gestellt wurden, sind etwa zwei Drittel des Autobahnnetzes ohne Geschwindigkeitsbeschränkung. In Bezug zur zeitgleich aktuellen Längensstatistik des BMVBS mit Stand vom 1. Januar 2004 beträgt der Längensanteil ohne Geschwindigkeitsbeschränkung ca. 16 000 km. Dieser Längensanteil bezieht sich auf die doppelte Länge des Bundesautobahn-Netzes (24 088 km), da das Bundesautobahn-Netz aus zwei Richtungsfahrbahnen mit entgegengesetzten Fahrtrichtungen besteht (Hin- und Gegenrichtung) und Geschwindigkeitsbeschränkungen immer nur für eine Fahrtrichtung gelten.

Das restliche Drittel der Bundesautobahnen ist entweder mit einer dauerhaften, unveränderlichen oder einer dauerhaften veränderlichen oder einer temporär gültigen Geschwindigkeitsbeschränkung (z. B. in der Nacht) versehen. Darin enthalten sind Bereiche, in denen Tempolimits mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen angezeigt werden. Unberücksichtigt bleiben hierbei aber Geschwindigkeitsbeschränkungen, die aufgrund von Arbeitsstellen angeordnet sind.

6. Welche Daten liegen der Bundesregierung über die Entwicklung des Geschwindigkeitsniveaus und zu einzelnen Geschwindigkeitsklassen auf deutschen Autobahnen bei freiem Verkehrsfluss vor?

Es wird auf Antwort zu Frage 2 verwiesen.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Argumente für die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ vom Juni 2005?

Die Bundesregierung hat die Argumente des Sachverständigenrates für Umweltfragen in ihre Abwägung und Meinungsbildung einbezogen. Eine detaillierte Beurteilung der einzelnen Aspekte ergibt sich aus den übrigen Antworten dieser Kleinen Anfrage.

8. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung von Martin Mönninghof von der Hochschule der Polizei in Münster, dass ein Tempolimit das Verkehrsklima in Deutschland spürbar verbessern würde und dass das größte Problem bei Rasern und Dränglern die großen Geschwindigkeitsdifferenzen seien, und wenn nein, warum nicht?

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) muss der Fahrzeugführer nach geltender Rechtslage seine Geschwindigkeit unter anderem den Verkehrsverhältnissen anpassen. Durch dieses Gebot wird auch ein gleichmäßiger Verkehrsablauf angestrebt, der das Rasen und Drängeln bereits heute verbietet. Entscheidend für die Durchsetzung dieser Verpflichtung ist die Intensität der Verkehrsüberwachung, die in der ausschließlichen Zuständigkeit der Länder liegt und unter Berücksichtigung der personellen und materiellen Möglichkeiten der Länderpolizeien auf hohem Niveau stattfindet. Die Einführung eines Tempolimits würde insoweit keinen quantifizierbaren Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung den Aufruf von 20 aktiven Professoren des Straßenverkehrswesens und die darin vorgebrachten Argumente für ein Tempolimit auf Autobahnen vom September 2004?

Die in dem Aufruf von 20 Professoren des Straßenverkehrswesens im Jahre 2004 vorgebrachten Argumente sind diskutiert worden, vermochten aber nicht zu überzeugen.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere die im Fazit dieses Aufrufs geäußerte These, dass ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen bei einem zunehmenden Anteil älterer Autofahrer deren Teilnahme am Straßenverkehr unterstütze und so zur Mobilitätssicherung älterer Menschen beitrage?

Für die Bundesregierung hat die Sicherung der Mobilität älterer Menschen eine hohe Priorität. Aus Sicht der Verkehrspolitik erscheint insoweit vordringlich, nicht über die Sinnhaftigkeit von Einzelmaßnahmen zu diskutieren, sondern ein stimmiges Gesamtkonzept zu entwickeln, das Verkehrsträger übergreifend die spezifischen Sicherheitsbedürfnisse sowie Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeiten älterer Menschen berücksichtigen. Ziel muss sein, das Verkehrssystem insgesamt für eine sichere Mobilität im Alter anzupassen.

11. Hält die Bundesregierung es für einen Wettbewerbsvorteil für deutsche Automobilhersteller in den USA, dass ihre Autos auf deutschen Autobahnen ohne Tempolimit fahren können, und welche Wettbewerbsnachteile haben japanische Hersteller wie Toyota in den USA dadurch, dass in Japan ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen gilt?

Es kann davon ausgegangen werden, dass die in Deutschland zulässige höhere Geschwindigkeit auf Autobahnen dazu beigetragen hat, dass passive und aktive Sicherheitssysteme für Fahrzeuge, wie Anti-Blockiersystem (ABS) und Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), vornehmlich von der deutschen Automobilindustrie entwickelt wurden. Diese Innovationen haben zur weltweiten Wettbewerbsfähigkeit der Produkte der deutschen Automobilindustrie mit beigetragen.

12. Hält die Bundesregierung es für notwendig, dass der Innovationsdruck für die Automobilindustrie von einem hohen Motorleistungsmaximum zu einer maximalen Effizienz im Verbrauch und minimalem Schadstoffausstoß umgelenkt wird, und wenn ja, wie will sie diesen Richtungswechsel auslösen?

Die Anforderungen an die Automobilindustrie, die sich aufgrund bestehender Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen ergeben, üben bereits jetzt einen hohen Innovationsdruck in Richtung Effizienzsteigerung und Schadstoffreduzierung aus.

13. Wie hoch ist der Anteil von Staus auf deutschen Autobahnen, der auf Unfälle infolge überhöhter Geschwindigkeit zurückgeht?

Eine Antwort lässt sich nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht geben, da durch Unfälle in Folge überhöhter Geschwindigkeit entstehende Verkehrsbehinderungen statistisch nicht erfasst werden.

14. Wie lang ist der durchschnittliche Bremsweg von Tempo 200 auf 0 km/h im Vergleich zu einem Bremsweg von Tempo 120 auf 0 km/h?

Der Bremsweg eines Fahrzeugs ist abhängig von der Fahrbahn (z. B. Griffigkeit) und der technischen Ausrüstung des Fahrzeugs (z. B. Reifen, Ausrüstung mit ABS). Wird eine mittlere Verzögerung von  $7 \text{ m/s}^2$  angenommen, so beträgt der durchschnittliche Bremsweg von Tempo 200 auf 0 km/h rund 210 m, von Tempo 120 auf 0 km/h rund 75 m.

15. Wie viel weniger Unfälle, weniger Schwerverletzte und weniger Verkehrstote gibt es durch die Einrichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Autobahnabschnitten, und wie groß ist der jeweilige Effekt durch die spezifischen Maßnahmen?

Im Rahmen eines von der BASt betreuten Forschungsprojekts wurde das „Unfallgeschehen im Bereich von Streckenbeeinflussungsanlagen unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsbelastung“ (siehe auch Siegner et al., Bonn 2000) untersucht.

Es wurden 10 Streckenbeeinflussungsanlagen in einem Zeitraum von mindestens jeweils 2 Jahren vor und nach Einrichtung der Anlage analysiert. Als Datengrundlage wurden ausschließlich Unfallraten [Anzahl der Unfälle pro 1 Mio. Kfz km] von Unfällen mit Personenschaden betrachtet.

Zusammenfassend konnte festgestellt werden, dass für Strecken mit hoher Verkehrsbelastung durch den Einsatz der Streckenbeeinflussungsanlage eine signifikante Reduzierung der Unfallrate möglich ist, sofern der Streckenabschnitt nicht bereits im Vorher-Zeitraum als verkehrssicher (ausgedrückt durch eine niedrige Unfallrate) einzustufen ist. Bei einer Betrachtung nur der Unfälle bei Nebel war eine deutliche Reduktion der Unfallrate um über 80 Prozent festzustellen. Offensichtlich wird durch das Vorhandensein der Streckenbeeinflussungsanlagen die Gefahr bei Nebel vom Verkehrsteilnehmer besser eingeschätzt.

Eine weitere wesentliche Wirkung der Streckenbeeinflussungsanlagen war bei der Vermeidung von Massunfällen (das sind Unfälle mit sechs und mehr Beteiligten) zu verzeichnen. Es lagen hierzu Daten von sieben Verkehrsbeeinflussungsanlagen vor. Die Zusammenfassung dieser Daten ergab eine Reduzierung der Unfallrate von Massunfällen um 54 Prozent (gegenüber 25,1 Prozent aller Unfälle).

16. Wie viel weniger Unfälle, weniger Schwerverletzte und weniger Verkehrstote würde es nach Prognosen der Bundesregierung geben, wenn ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen eingeführt würde?

Die positive Entwicklung der Verkehrssicherheit in den letzten Jahren ist Folge vielfältiger Maßnahmen im Bereich der Kraftfahrzeugtechnik, der Straßenverkehrstechnik und der Aufklärung der Kraftfahrer sowie der Verkehrserziehung und der Überwachung. Das Zusammenwirken der vielfältigen Aktivitäten in diesen unterschiedlichen Bereichen hat zu einem historischen Tiefstand der Verkehrstoten geführt. Auf Grund der engen inhaltlichen Verknüpfung dieser Maßnahmen, ist eine Quantifizierung der Wirkung von Einzelmaßnahmen in diesem Maßnahmenbündel nicht möglich. Dies gilt auch für die Wirkung eines Tempolimits auf Autobahnen. Vielmehr verfolgt die Bundesregierung auch in Zukunft einen integrierten Ansatz, in den alle Bereiche zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit einbezogen werden.

17. Hält die Bundesregierung die Einführung eines generelles Tempolimit auf zweispurigen Autobahnen oder bei Regen für erforderlich, und wenn nein, warum nicht?

Gemäß § 3 Abs. 1 StVO darf der Fahrzeugführer nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht. Er hat seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Damit obliegt dem Fahrzeugführer nach geltendem Recht die Verpflichtung, eine angemessene Geschwindigkeit zu wählen. Da diese Geschwindigkeit von einer Vielzahl von Faktoren abhängig ist, verbietet sich eine Anknüpfung der angemessenen Geschwindigkeit an eine zulässige Höchstgeschwindigkeit. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten, die durch die StVO vorgegeben sind, orientieren sich stets am Vorliegen „günstigster Umstände“. Diese liegen zum Beispiel bei Regen und nasser Fahrbahn nicht vor, so dass unter diesen Umständen die Einhaltung einer Geschwindigkeit von zum Beispiel 130 km/h auf keinen Fall angemessen wäre.

18. Um wie viel höher ist der Verbrauch eines Fahrzeugs durchschnittlich, wenn es mit Vollgas gefahren wird, gegenüber dem ECE-Testzyklus (ECE: Economic Commission for Europe) bei 120 km/h?

Ein derartiger Vergleich ist sinnvoller Weise auf der Basis von konstanten Fahrgeschwindigkeiten durchzuführen. Ein Mittelklasse-Otto-Pkw benötigt bei 120 km/h ca. 6,5 Liter und bei 160 km/h ca. 10,5 Liter Kraftstoff. Ein Mittelklasse-Diesel benötigt bei 120 km/h ca. 5,4 Liter und bei 160 km/h ca. 8,2 Liter Kraftstoff.

19. Welche Auswirkungen hat ein generelles Tempolimit auf den Verkehrsfluss auf Autobahnen nach Auffassung der Bundesregierung?

Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen wirkt sich in erster Linie auf das Geschwindigkeitsniveau bei niedrigem Verkehrsaufkommen aus, da bei hohem Verkehrsaufkommen in der Regel automatisch Geschwindigkeiten unterhalb eines diskutierten Tempolimits gefahren werden. Dagegen wird die Kapazität von Autobahnen maßgeblich durch die Anzahl der Fahrstreifen, die vorhandenen Längsneigungen, den Schwerverkehrsanteil sowie den Anteil ortskundiger Fahrer bestimmt. Die Bedeutung einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung ist eher nachrangig, insbesondere deshalb, da die an ihrer Kapazitätsgrenze betriebenen Autobahnabschnitte bereits jetzt in großem Umfang mit Tempolimit belegt bzw. mit Streckenbeeinflussungsanlagen ausgestattet sind. Letztere ermöglichen einen situationsabhängigen Eingriff in den Verkehrsablauf. Mit Streckenbeeinflussungsanlagen werden im Allgemeinen bei hoher Verkehrsdichte zur Erhöhung der Kapazität zunächst Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100 km/h und bei weiter steigender Dichte 80 km/h angeordnet. Solche verkehrsstärkeabhängigen Anordnungen werden von den Kraftfahrern bei hoher Verkehrsdichte als angemessen empfunden und in der Regel gut befolgt.

20. Um wie viel höher liegt der durchschnittliche Spritverbrauch in Stop-and-Go-Situationen gegenüber flüssigem Verkehr?

Der „Stop-and-go“-Verkehr führt durch eine von ständigem Beschleunigen und Abbremsen geprägte Fahrweise sowohl zu höheren Geräusch- als auch zu höheren Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurden Untersuchungen veröffentlicht, die den CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß verschiedener Straßenverkehrsteilnehmer (Pkw, Lkw, Bus) im Stop-and-go-Verkehr und in Verkehrssituationen geringerer Störungen betrachten. Ergebnisse dieser Untersuchung waren u. a., dass ein Pkw (Benzin) auf einer Innerorts-Hauptverkehrsstraße im Stop-and-go-Verkehr mindestens 150 Prozent mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen ausstößt als in Verkehrssituationen mit geringeren Störungen, auf Bundesautobahnen kam es zu einem Anstieg von 100 Prozent.

21. Wie viel CO<sub>2</sub> könnte – bezogen auf den Ausstoß von Pkw auf Autobahnen – durch ein Tempolimit von 120 km/h eingespart werden?
22. Wie hoch wäre dieser Anteil bezogen auf die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Pkw-Verkehrs?
23. Wie hoch wäre die absolute Menge an eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tonnen, die durch ein Tempolimit von 120 km/h erzielt werden könnte?

Die Fragen 21 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Neuere Studien als die des Umweltbundesamtes (UBA) vom Mai 1999 (Texte 40/99) liegen der Bundesregierung nicht vor. Ihr sind folgende Ergebnisse unter den dort genannten Annahmen zu entnehmen, wobei insbesondere von einer sehr optimistischen Befolgsquote von 80 Prozent ausgegangen wird:

Bei einem Tempolimit von 120 km/h (Pkw-Verkehr 1996) und einem Befolgsgrad von 80 Prozent könnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen um

- 9 Prozent bezogen auf alle Pkw im Autobahnnetz,
- 3 Prozent bezogen auf alle Pkw im gesamten Straßennetz

reduziert werden.

Die Reduzierung der absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen wurde mit 2,2 Mio. t/a angegeben.

Nach Einschätzung des ADAC ist von einer CO<sub>2</sub>-Reduktion von 1,5 Mio. t/a durch ein allgemeines Tempolimit von 120 km/h bei einer Befolgsquote von 75 Prozent auszugehen.

24. Wie hoch wären die Kosten pro eingesparter Tonne CO<sub>2</sub> durch die Einführung eines generellen Tempolimits?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine konkreten Angaben vor.

25. Welchen Einzelbeitrag in eingesparten Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen haben die bisher von der Bundesregierung laut Klimaschutzbericht ergriffenen Maßnahmen im Verkehr?

Im Verkehrsbereich ist erfreulicherweise seit dem Jahr 1999 erstmals eine deutliche Trendwende der bis dahin gestiegenen CO<sub>2</sub>-Emissionen feststellbar. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrsbereichs sind 2005 gegenüber 1999 um rd. 20 Mio. t gesunken. Dies ist auch auf das Maßnahmenpaket für den Sektor Verkehr des Klimaschutzprogramms zurückzuführen. Eine Zuordnung der Reduktion auf einzelne Maßnahmen ist nicht bekannt.

26. Plant die Bundesregierung andere Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Einsparung im Verkehr?
27. Welchen Beitrag in eingesparten Tonnen CO<sub>2</sub> bringen diese Maßnahmen jeweils, welche Kosten verursachen sie und wann würden sie voll wirksam werden?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahmen und die jeweiligen CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale für den Verkehrsbereich sind im Nationalen Klimaschutzprogramm 2005 in Abschnitt 3.2.3 benannt. Nachfolgend werden nur die Maßnahmen aufgelistet, bei denen das CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial für 2008 bis 2012 abgeschätzt wurde:

1. Anreizmechanismen zur Verminderung der Transportintensität und zur Steigerung der Energieeffizienz des Verkehrssektors
  - Aufkommensneutrale steuerliche Förderung von Pkw mit geringen Verbrauch unter Berücksichtigung entsprechender Aktivitäten der EU-KOM – 1 Mio. t
2. Technische Verbesserungen an Fahrzeugen und Kraftstoffen und Förderung alternativer Kraftstoffe und innovativer Antriebe
  - Substitution von herkömmlichem Kraftstoff durch Biokraftstoffe – 5 Mio. t
  - Substitution von F-Gasen in mobilen Klimaanlage – 0,5 bis 1 Mio. t
3. Information der Öffentlichkeit über ressourcenschonendes Verkehrsverhalten
  - Verstärkung der Kampagne „Neues Fahren“ – 3 Mio. t.

Weiterhin unterstützt die Bundesregierung das europäische Ziel eines durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionswertes von 120 g/km bis 2012. 130 g/km sollten durch motortechnische Maßnahmen erzielt werden und 10 g/km durch andere Maßnahmen wie dem Einsatz von Biokraftstoffen.

Die Bundesregierung betrachtet es als vorrangig, den Verbrauch der Fahrzeuge weiter zu reduzieren. Die Automobilindustrie ist in der Pflicht, verbrauchsärmere Motoren zu entwickeln. Zur Umsetzung der europäischen Zielsetzung bedarf es eines verpflichtenden Regelungsrahmens. Das Thema gehört zu den Schwerpunkten der deutschen EU-Ratspräsidentschaft. Dazu sollen in einem ersten Schritt Ratsschlussfolgerungen auf dem Umweltministerrat im Juni dieses Jahres beschlossen werden.

Allein die Erreichung eines durchschnittlichen Flottenverbrauchs bei Neufahrzeugen von zum Beispiel 140 g CO<sub>2</sub>/km würde nach einer grob überschlägigen Berechnung bereits im ersten Jahr eine Reduktion von ca. 1,08 Mio. t CO<sub>2</sub> und im zweiten Jahr von ca. 2,16 Mio. t CO<sub>2</sub>, im dritten ca. 3,24 Mio. t CO<sub>2</sub> usw. erbringen können.

(Modellrechnung für das erste Jahr: 12 000 km (durchschnittliche jährliche Pkw-Fahrleistung) × 30 g/km (170 g/km – 140 g/km) × 3 Mio. Neufahrzeuge jährlich).

Demgegenüber erbrächte ein Tempolimit von 120 km/h nach der Studie des UBA aus dem Jahr 1999 bei der Annahme einer Befolgungsrate von 80 Prozent für Westdeutschland eine Reduktion von ca. 2,2 Mio. t CO<sub>2</sub>/a. Nach Erkenntnissen des ADAC ergebe sich bei einer Befolgungsrate von 75 Prozent eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 1,5 Mio. t/a.

Einen wesentlichen Beitrag kann z. B. auch die Beimischung von Biokraftstoffen erbringen. Eine exakte Angabe ist hierzu nicht möglich, da die Treibhausgasreduzierung sehr stark vom Einzelfall (Verwendeter Biomasse, Herstellungsverfahren, Logistik, Verwendung von Kuppelprodukten, etc.) abhängt. Die Einsparung kann je nach eingesetztem Biokraftstoff zwischen 30 und 90 Prozent betragen.

28. Wie viele Verkehrsschilder könnten durch die Einführung eines generellen Tempolimits abgebaut werden?

Bei einem generellen Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen würden keine Verkehrszeichen eingespart, da eine höhere Geschwindigkeit als 120 km/h nach den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 274 StVO nicht als zulässige Höchstgeschwindigkeit angezeigt werden darf. Bei einem generellen Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen könnten die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h anordnenden Zeichen 274 StVO abgebaut werden. Da die Anordnung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten in die ausschließliche Kompetenz der Länder fällt, kann die Bundesregierung die Anzahl dieser Verkehrszeichen nicht quantifizieren.

29. Welche Auswirkungen hätte ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf den Flächenverbrauch im Hinblick auf Neu- und Ausbaumaßnahmen?

Die den Flächenverbrauch einer Autobahn maßgeblich bestimmende Größe sind die Anforderungen aus der Verkehrssicherheit (z. B. Seitenstreifen, Raum für passive Schutzeinrichtungen). Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

30. Welche Kostensenkungseffekte ergeben sich nach Beurteilung der Bundesregierung durch ein Tempolimit beim Aus- und Neubau von Autobahnen?

Keine. Dies erläuternd wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 29 verwiesen.

31. Hält die Bundesregierung ein Tempolimit für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen, die überdurchschnittlich zum Unfallgeschehen auf deutschen Autobahnen beitragen, für erforderlich, und wenn nein, warum nicht?

Im Jahr 2004 wurden die meisten (56 Prozent) Unfälle von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t Innerorts registriert. Knapp 1/3 der Unfälle ereigneten sich auf Landstraßen und lediglich 13 Prozent auf Autobahnen. Landstraßenunfälle sind besonders folgenschwer. Bei diesen Unfällen wurden rd. 45 Prozent aller Getöteten und Schwerverletzten bei Unfällen registriert.

Insgesamt ist das Unfallgeschehen der Kleintransporter über 2,8 t bis 3,5 t mit einem Anteil von 1,7 Prozent gemessen am gesamten Unfallgeschehen von geringer Bedeutung; auf Autobahnen liegt dieser Anteil bei 2,9 Prozent.

Gerade weil der Anteil der Kleintransporterunfälle am gesamten Unfallgeschehen auf Autobahnen relativ gering ist, vertritt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein speziell auf Kleintransporter ausgelegtes Tempolimit von 120 km/h oder 130 km/h keinen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit erwarten lässt. Es ist festzustellen, dass als Hauptunfallursache auf Autobahnen bei Kleintransportern eine nicht angepasste Geschwindigkeit zu verzeichnen ist. Eine derartige nicht angepasste Geschwindigkeit kann jedoch deutlich unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen. Dies gilt insbesondere in auffälligen Baustellenbereichen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf die noch weitgehend ungeklärten Folgen eines derartigen Tempolimits für den Verkehrsfluss, gerade auf Autobahnen mit 2 Fahrstreifen, wenn neben 80 km/h für Lkw und 100 km/h für die meisten Busse eine weitere zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h für Kleintransporter eingeführt würde.

32. Warum gilt auf gut ausgebauten Bundesstraßen mit zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung, die dem Ausbaugrad von Autobahnen entsprechen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h?

Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h dient der Begrenzung der von einem Fahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr unter Berücksichtigung des Reaktions-, Brems- und Anhalteweges. Insbesondere ist es Sinn der Begrenzung, den gleichgerichteten und kreuzenden Verkehr auf derartigen Straßen, zu dem im Unterschied zur Autobahn auch schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer gehören können, vor den Gefahren der bewegten Massen der am Verkehr teilnehmenden Fahrzeuge zu schützen. Allerdings ist hierbei zu beachten, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h nicht auf Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind, gilt. Sie gilt ferner nicht auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung oder durch Leitlinien markierte Fahrstreifen für jede Richtung haben.

33. Wie schnell könnte ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen umgesetzt werden?

Ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen ist nicht geplant.

34. Gibt es weitere Argumente, die aus Sicht der Bundesregierung dafür sprechen, anders als fast alle anderen Staaten dieser Welt, kein Tempolimit auf Autobahnen einzuführen, und wenn ja, welche?

Nein



