

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Thomas Hacker, Peter Heidt, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Mehrkosten eines Tempolimits

Das Umweltbundesamt (UBA) kommt in seiner Publikation „Texte 38/2020 – Klimaschutz durch Tempolimit“ aus dem Februar 2020 zu dem Ergebnis, dass durch die Einführung eines generellen Tempolimits von 130 km/h auf Bundesautobahnen die jährlichen Emissionen um 1,9 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente reduzieren würde. Ein Tempolimit von 120 km/h würde eine Reduktion von 2,6 Millionen Tonnen und ein Tempolimit von 100 km/h sogar 5,4 Millionen Tonnen bedeuten. Diese Daten wurden laut UBA auf Grundlage der mittleren Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsverteilungen auf Bundesautobahnen sowie den detaillierten Verbrauchswerten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ermittelt. In einer Pressemitteilung vom 28. Februar 2020 bezeichnet der Präsident des UBA ein Tempolimit als eine Maßnahme, die praktisch ohne Mehrkosten umgesetzt werden könne (<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/tempolimit-auf-autobahnen-mindert-co2-emissionen>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Methodik und die Ergebnisse des Umweltbundesamtes?
2. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie sich auf der Basis der Empfehlungen des UBA die Fahrzeiten auf den Autobahnen verändern?
Wenn ja, wie verändern sie sich?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des UBA-Präsidenten, dass die Maßnahmen praktisch ohne Mehrkosten umgesetzt werden können?

4. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Art von Kosten durch ein Tempolimit entstehen?

Wenn ja, wie hoch sind die Kosten?

5. Zu welcher Einschätzung kommt die Bundesregierung bezüglich wirtschaftlicher Auswirkungen veränderter Fahrzeiten auf den Autobahnen (bitte nach Staat, Bürger, Wirtschaft aufschlüsseln)?

6. Sind bestehende nichtfeste Tempolimits bzw. die Reduktion der mittleren Geschwindigkeit, etwa durch aktive Verkehrsleitsysteme oder durch Baustellen, nach Kenntnis der Bundesregierung bereits in die Berechnungen des UBA eingeflossen?

Wenn ja, welche Ursachen für nichtfeste Tempolimits wurden erfasst und wie gewichtet?

Wenn nein, inwiefern ist dann die Aussage des UBA bezüglich dem Einsparvolumen von Tempolimits nach Meinung der Bundesregierung noch valide?

7. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf die geplante Studie zum autonomen Fahren des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), und welche Rolle spielt das Tempolimit bei der besagten Untersuchung?

Berlin, den 11. März 2020

Christian Lindner und Fraktion