

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Daniela Kluckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/17914 –**

Mehrkosten eines Tempolimits

Vorbemerkung der Fragesteller

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>).

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Methodik und die Ergebnisse des Umweltbundesamtes?

Die Studie kommt unter anderem zu dem Ergebnis, dass die CO₂-Emissionen infolge eines generellen Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen in Deutschland um rund 2,6 Millionen Tonnen und bei einem Tempolimit von 130 km/h um rund 1,9 Millionen Tonnen sinken würden. Die errechneten Emissionsminderungen liegen in einer Größenordnung von etwa 1 bis 2 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen im Verkehrssektor. Bisherige Schätzungen kommen zu ähnlichen Ergebnissen. Vor diesem Hintergrund ist eine Vielzahl anderer Maßnahmen zur CO₂-Einsparung vorgesehen, wie z. B. die Einführung einer CO₂-Bepreisung, die Förderung alternativer Antriebe und umfangreiche Maßnahmen zur Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger.

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?

Eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen* wertete die in den Jahren 2010 bis 2014 gemessenen Geschwindigkeiten auf deutschen Autobahnen aus. Darin wurden für den Leichtverkehr ohne Anhänger (motorisierte Zweiräder, Personenkraftwagen sowie Lieferwagen und Transporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen), differenziert nach Streckenabschnitten mit und ohne Geschwindigkeitsbegrenzung folgende mittlere Geschwindigkeiten ausgewiesen:

Tempolimit (km/h)	Mittlere Geschwindigkeit (km/h)
100	103,3
120	115,6
130	118,3
Ohne	124,7

* Löhe, Ulrich (2016): Geschwindigkeiten auf Bundesautobahnen in den Jahren 2010 bis 2014, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

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)?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen zu den mittelbaren Auswirkungen eines Tempolimits keine eigenen Erkenntnisse vor. Dies gilt vor allem im Hinblick auf eine umfassende Betrachtung der möglichen Folgen eines Tempolimits, auf deren Grundlage die Art und Höhe der zu erwartenden Kosten oder die wirtschaftlichen Auswirkungen veränderter Fahrzeiten auf den Autobahnen bundesweit verlässlich abgeschätzt werden könnten.

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?

Das Gutachten des Umweltbundesamtes stützt sich unter anderem auf die Ergebnisse der oben genannten Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (Löhe 2016). In letzterer wurden Strecken mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen, die „ungedeckelt“ sind, dem offenen Bereich zugeordnet. Strecken, die nach oben „gedeckelt“ sind, wurden in Abhängigkeit von der jeweils maximal möglichen Geschwindigkeitsbeschränkung dem entsprechenden Tempolimit-Bereich zugeordnet (vgl. Löhe 2016: 14).

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?

Das BAG plant keine derartige Studie.

