

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Thomas Lutze, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Pascal Meiser, Victor Perli, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Studien der Bundesregierung zur Wirksamkeit von Tempolimits**

Im Januar 2023 wurde die Studie „Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung“ des Umweltbundesamtes (UBA) veröffentlicht ([www.umweltbundesamt.de/publikationen/fluessiger-verkehr-fuer-klimaschutz-luftreinhaltung](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fluessiger-verkehr-fuer-klimaschutz-luftreinhaltung)). Obwohl in dieser Studie die Aussagen zu den Wirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen nur zehn der insgesamt 360 Seiten umfassen, wurde seitdem in der Öffentlichkeit intensiv über diesen Aspekt berichtet und wurden die Aussagen der Studie stark kritisiert. Die Fraktion der FDP hat daraufhin eine eigene Kurzstudie in Auftrag gegeben, die zu dem Ergebnis kam, dass die Berechnungen des Umweltbundesamtes geschönt seien ([www.fdpbt.de/kurzstudie-tempolimit-autobahnen](http://www.fdpbt.de/kurzstudie-tempolimit-autobahnen)) bzw. „dass die Studie des UBA unwissenschaftlich und irreführend ist“ (Bernd Reuther, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion der FDP: [www.rnd.de/politik/tempolimit-kritik-an-fdp-gutachten-haarstraubender-klimaskeptikerquatsch-E6FSTWOZB5BNHEOKQZHGG3Y5KE.html](http://www.rnd.de/politik/tempolimit-kritik-an-fdp-gutachten-haarstraubender-klimaskeptikerquatsch-E6FSTWOZB5BNHEOKQZHGG3Y5KE.html)).

Auch diese Studie erfuhr deutliche Kritik, weil die Studienautoren Andreas Knorr und Alexander Eisenkopf im Verdacht stehen, der Klimaskeptiker-Bewegung nahestehen und Alexander Eisenkopf auf rechtspopulistischen Nachrichtenportalen veröffentlichte (ebd.). Der Co-Autor der Studie der Fraktion der FDP, Andreas Knorr, wird noch Anfang 2022 als Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und Verkehr in dessen Gutachten geführt ([bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/kompensation-zu-kuenftiger-einnahmeausfaelle.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/kompensation-zu-kuenftiger-einnahmeausfaelle.pdf?__blob=publicationFile)). Alexander Eisenkopf war bis 2018 Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und Verkehr. Die Haltung von Andreas Knorr und Alexander Eisenkopf zum anthropogenen Klimawandel war seit mindestens 2016 öffentlich bekannt ([bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/wissenschaftlicher-beirat-gutachten-2016-3.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/wissenschaftlicher-beirat-gutachten-2016-3.pdf?__blob=publicationFile)).

Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller hat die öffentliche Debatte um diese Studie im Auftrag einer Bundesbehörde nicht nur der gebotenen Sachlichkeit der Debatte um Maßnahmen zum Klimaschutz geschadet, sondern auch dem Ansehen des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und Verkehr. Denn der seit 1. Januar 2022 amtierende Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Markus Friedrich, ist zugleich Mitautor der Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Art bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der o. g. Studie des Umweltbundesamtes?
  - a) Welche Bundesministerien waren daran jeweils wie beteiligt?
  - b) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Studie?
  - c) Wie bewertet die Bundesregierung das wissenschaftliche Vorgehen dieser Studie?
2. Welche Studien, die die Wirksamkeit von Tempolimits auf deutschen Straßen ausschließlich oder unter anderem zum Gegenstand haben, hat die Bundesregierung seit dem Jahr 2000 selbst durchgeführt, in Auftrag gegeben oder mitfinanziert (bitte tabellarisch nach durchführendem bzw. auftraggebendem Bundesministerium oder durchführender bzw. auftraggebender Bundesbehörde, Autorinnen und Autoren, Veröffentlichungsjahr, Titel der Studie aufschlüsseln)?
  - a) Welche diesbezüglichen Studien von Dritten sind dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bekannt?
  - b) Welche diesbezüglichen Studien sollen durch welches Bundesministerium bzw. welche Bundesbehörde demnächst in Auftrag gegeben werden?
  - c) Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die geplanten Studien auf wissenschaftlicher Basis erstellt werden und keinen klimawandelleugnenden Positionen Vorschub leisten?
3. Auf Basis welcher Erkenntnisse lehnt das BMDV ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen ab?

Stützt sich die Auffassung des BMDV auch auf die von der Fraktion der FDP beauftragte Kurzstudie der Autoren Andreas Knorr und Alexander Eisenkopf oder andere Studien dieser Autoren?
4. Welche Studien hat das BMDV seit 2017 in Auftrag gegeben, um die Klimawirkung von verkehrspolitischen Maßnahmen, die sich unter der Federführung des BMDV befinden, zu untersuchen?

Wie hat das BMDV sichergestellt, dass die geplanten Studien auf wissenschaftlicher Basis erstellt werden bzw. wurden und keinen klimawandelleugnenden Positionen Vorschub leisten?
5. Welche Maßnahmen schlägt das BMDV für das „übergreifende Klimaschutz-Sofortprogramm[s] der Bundesregierung, das sich derzeit in der Abstimmung befindet und schnellstmöglich beschlossen werden soll“ (siehe Bericht des BMDV auf Ausschussdrucksache 20(15)76 vom 21. September 2022), das noch nicht vorliegt, vor?

Auf Basis welcher wissenschaftlichen Erkenntnisse und mit Unterstützung welcher externen Beraterinnen und Berater wurden diese Vorschläge jeweils erarbeitet?

6. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen dem Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesminister für Digitales und Verkehr und dem Bundesministerium?
- a) Wie bewertet das BMDV den Umstand und welche Konsequenzen zieht es daraus, dass mit Andreas Knorr ein Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Digitales und Verkehr in Verdacht steht, den anthropogenen Klimawandel in Zweifel zu ziehen?
  - b) Welche Konsequenzen zog das BMDV aus der ehemaligen Mitgliedschaft von Alexander Eisenkopf im Wissenschaftlichen Beirat hinsichtlich der Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftlichen Beirat und der Berufung neuer Mitglieder?
  - c) Welche Konsequenzen zieht das BMDV aus der Mitautorschaft von Markus Friedrich an der Studie des Umweltbundesamtes hinsichtlich der Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftlichen Beirat und der Berufung neuer Mitglieder?
  - d) Wird das BMDV den Wissenschaftlichen Beirat damit beauftragen, eigene Studien zu den Themen Wirksamkeit von Tempolimits und Maßnahmen zum Klimaschutz durchzuführen, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 14. März 2023

**Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

