

Der Streit um das Tempolimit

Edmund Budrich

Am 12. Dezember 2015 wurde das Klimaschutzübereinkommen auf der UN-Klimakonferenz in Paris verabschiedet. Es sieht die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2 °C gegenüber vorindustriellen Werten vor. Die Verpflichtungen, die sich daraus für die Bundesrepublik Deutschland ergaben, führten zum Klimaschutzprogramm 2030 (<http://tinyurl.com/y5tx7w75>), das Ende September von der Bundesregierung vorgelegt wurde.

In Konsequenz dieses Programms und aufgrund des Koalitionsvertrages von CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode wurde im September 2018 die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) durch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ins Bundeskabinett eingebracht und dort beschlossen.

Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr

Im Januar 2019 wurde bekannt, dass die Arbeitsgruppe 1 dieser Plattform (Klimaschutz im Verkehr) unter anderem über ein Tempolimit auf den deutschen Autobahnen nachdachte. Das führte zu einer heftigen Diskussion.

Spontanreaktionen Politik

Umgehend beteuerte Regierungssprecher Steffen Seibert, die Regierung plane kein allgemeines Tempolimit auf deutschen Autobahnen. Es gebe zudem „intelligenteren Steuerungsmöglichkeiten“ für mehr Klimaschutz im Verkehr als ein allgemeines Tem-



Edmund Budrich
Mitherausgeber und Redakteur von GWP

polimit und „das steht auch nicht im Koalitionsvertrag.“

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU), dessen Haus die Plattform trägt, trug zur Diskussion die inzwischen schon sprichwörtlich gewordenen Beurteilung bei, ein Tempolimit sei „gegen jeden Menschenverstand“. Ähnliche Bewertungen kamen von der CDU-Vorsitzenden Kramp-Karrenbauer: „Wir sollten keine Phantomdebatten führen, die mehr den Anschein erwecken, dass man eine ganze Gruppe, nämlich die Autofahrer, quälen und bestrafen will, als dass man wirklich damit eine sinnvolle Klimaschutzdebatte führen will“ und vom CSU-Vorsitzenden Markus Söder „Das Tempolimit ist eine typisch ideologische Verbotsdiskussion aus der grünen Mottenkiste.“

Spontanreaktionen Publikum

Die Politikeräußerungen wirken wie im Wahlkampf-Modus. Sie finden aber auch Entsprechungen in Stellungnahmen aus dem Publikum, die man in vielen Foren im Internet findet. Hier eine unsortierte Blütenlese. Es genügen meist die Begriffe, mit denen operiert wird, komplette Zitate erübrigen sich:

⇒ typische Träumerei des deutschen Edelökos ⇒ Kostenloser Klimaschutz, besserer Verkehrsfluss, rettet Menschenleben: Für diese lächerlichen Vorteile wollen uns die Grünen das Rasen verbieten??? ⇒ die Bekloppten, die mit 220 km/h und mehr fahren und dann aus 700m Lichthupe geben; ⇒ Dass wir kein Limit haben hilft auch beim Verkauf deutscher Autos im Ausland. ⇒ Ein Tempolimit schadet unserer wichtigsten Industrie; ⇒ Alles was Spaß macht und keinen Nutzen hat wird verboten; ⇒ Die Autolobby war mächtiger als Sicherheit; ⇒ Verbote, Gebote und Überwachung, das ist das Ziel; ⇒ Das Auto ist und bleibt das Statussymbol der Deutschen; ⇒ Der ewige Vergleich mit anderen Ländern. Die haben weder das Auto noch die Autobahn erfunden; ⇒ Deswegen haben alle anderen Länder auch keine weltbesten Automobile „German Autobahn approved“, ⇒ Eine Sehnsucht nach Demokratie? ⇒ Ökowan der Grünen; ⇒ Was wollen uns die Politiker denn noch alles vorschreiben? ⇒ der blanke Neid auf den bösen Porsche Fahrer; ⇒ Armes lobbygesteuertes Klima-Deutschland.

Im März 2019 erschien der Zwischenbericht der Kommission

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor

Zwischenbericht 03/2019 der Arbeitsgruppe 1 Klimaschutz im Verkehr

Im Vorwort heißt es u.a.:

Mobilität ist ein zentraler Baustein der Lebensgestaltung und bedeutet individuelle Freiheit und gesellschaftliche Teilhabe. Der Verkehrssektor ist der größte Energieverbraucher in Deutschland und nach der Energiewirtschaft der drittgrößte Sektor bei der Erzeugung von Treibhausgasemissionen. Die deutsche Fahrzeugindustrie ist eine der Säulen unserer Wirtschaft und von großer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und die Sicherung der Beschäftigung in Deutschland. Für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft ergibt sich daraus eine große Herausforderung: Es gilt die Klimawirkung zu reduzieren und durch innovative Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit und die soziale Teilhabe gleichzeitig zu stärken.

(..) Der Klimaschutz stellt eine der besonderen Herausforderungen unserer Zeit dar. *Deutschland ist bindende internationale Verpflichtungen eingegangen: Die Treibhausgasemissionen sollen bis 2030 um 55 % gegenüber 1990 sinken.* (Hervorhebung E.B.) Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung den Klimaschutzplan

2050 verabschiedet und damit die Weichen für die Umsetzung der internationalen Verpflichtungen gestellt. Der Klimaschutzplan gibt für den Prozess zum Erreichen der Klimaschutzziele inhaltliche Orientierung für alle Handlungsfelder und weist für die einzelnen Sektoren unterschiedliche Treibhausgasminde- rungsziele aus. Für den Verkehrssektor bedeutet das eine Reduktion von 40 bis 42 % bis 2030.

Und auf S. 28 des 75seitigen Berichts steht:

Neben der Verkehrsmenge entscheiden unter anderem Geschwindigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs über die Emissionsmenge. Insbesondere in Stausituationen sind durch häufige Anfahr- und Bremsvor- gänge die Kraftstoffverbräuche und dadurch die CO₂-Emissionen deutlich erhöht. Diese Effekte treten sowohl innerorts als auch außerorts (und hier insbesondere auf Autobahnen) auf. Innerorts bestehen zu- sätzliche Potenziale dadurch, dass intelligente Unterstützung bei der Parkplatzsuche den Parkraumsuch- verkehr reduzieren kann (siehe Handlungsfeld 6).

Besonders auf Autobahnen können sich energieintensive Brems- und Beschleunigungsvorgänge durch eine Harmonisierung der gefahrenen Geschwindigkeiten verringern lassen. *Aus Sicht einiger Mitglieder könnte die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Bundesautobahnen daher zielführend sein. Dabei sei bei Höchstgeschwindigkeit 120 km/h von Einsparungen bis zu 3 Millionen t CO₂ und bei 130 km/h von 1,2 Millionen t auszugehen.*

(Beachtenswert ist die vorsichtige Einbettung dieses Satzes „Aus Sicht einiger Mitglieder“, die man wohl auf die Ministerschelte zurückführen kann.)

<https://tinyurl.com/y5sem7ob>

Das Tempolimit im Bundestag

Im Mai 2019 kam es zum Schwur, als die Bundestagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Thema Tempolimit in Form eines Antrags ins Parlament brachte:

Der Deutsche Bundestag, Drucksache Nr.: 9/9948 vom 08.05.2019, Typ: Antrag – Urheber: Fraktion:

Der Bundestag wolle beschließen: Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, zum 1. Januar 2020 auf Bundesautobahnen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h einzuführen. Berlin, den 7. Mai 2019 Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion ...

<https://tinyurl.com/yg84pn8>

Die Reaktion folgte im September 2019:

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/9948. Berlin, den 25. September 2019.

Der Bundestag berichtet sodann über die Beratungen und die Stellungnahmen der Fraktionen im federführenden Ausschuss, aus denen hier zitiert wird:

Die Fraktion der CDU/CSU

führte aus, die Autobahnen seien die sichersten Straßen in Deutschland und auf jeweils mindestens 30 Prozent des Autobahnnetzes seien ohnehin bereits dauerhafte oder temporäre Geschwindigkeitsbegren-

zungen vorgesehen. Lärmemissionen gingen hauptsächlich von Lkw aus, die aber ohnehin nicht schneller als 80 km/h fahren dürften. Sie sei der Überzeugung, dass situationsangepasste Geschwindigkeitsregelungen statt einer generellen Beschränkung auf 130 km/h – die sich auch bei einer freien Strecke nachts auswirke – bei den Verkehrsteilnehmern größere Akzeptanz fänden. Auf die örtlichen Verhältnisse bezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen seien ja ohnehin möglich und lägen in der Hoheit der Länder. Sie sei der Auffassung, dass man auch kein generelles Tempolimit benötige um die CO₂-Ziele zu erreichen. Nach den vorliegenden Berechnungen würde die CO₂-Menge dadurch nur um eine Million Tonnen pro Jahr reduziert, was in keinem Verhältnis zu den Beschränkungen stehe, die sich durch ein generelles Tempolimit von 130 km/h ergäben.

Die Fraktion der SPD

betonte, ein Pkw verbrauche bei einer Geschwindigkeit von 160 km/h bis zu 35 Prozent mehr Kraftstoff als bei 130 km/h. Die AG 1 der Nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“ sei zu dem Schluss gekommen, dass man daher mit einem Tempolimit 1,2 Millionen Tonnen CO₂ einsparen könne. Diese Einsparung könne man erzielen, ohne große Kosten zu verursachen. Zudem korreliere auch bei PKW die Erzeugung von Luftschadstoffen und der Lärm mit der gefahrenen Geschwindigkeit. Was das Thema „Sicherheit“ angehe, seien im Jahr 2016 auf deutschen Autobahnen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen pro Autobahnkilometer 26 Prozent weniger Menschen tödlich verunglückt. Wenn man die Verkehrswende ernst nehme und man sie angehen wolle, müsse man über ein Tempolimit nachdenken, weshalb man mit dem Ziel des Antrags übereinstimme. Es sei bedauerlich, dass es nicht gelungen sei, den Koalitionspartner zu überzeugen, dabei mitzugehen, weshalb man heute nicht zustimmen könne.

Die Fraktion der FDP

erklärte, die Fraktion der CDU/CSU habe die Hauptargumente gegen ein Tempolimit bereits genannt. Man verfüge bereits über ein System der Richtgeschwindigkeiten und der situativen Geschwindigkeitsbegrenzungen und bei Gefahrenzonen sei es auch sinnvoll, weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen einzuführen. Die generelle Einführung eines Tempolimits sei aber weder im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß, noch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit verhältnismäßig. Die möglichen Einsparungen seien im globalen Maßstab äußerst gering. Bei der Verkehrssicherheit lägen die Hauptprobleme im Bereich der Landstraßen. Dort, wo es Geschwindigkeitsbegrenzungen gebe, würden damit auch keineswegs alle Verkehrsprobleme gelöst. Deutschland habe auch dort, wo es keine Geschwindigkeitsbegrenzungen gebe, sicherere Autobahnen als manche anderen Staaten mit Geschwindigkeitsbegrenzungen. Daher könne man dem Antrag nicht zustimmen.

Die Fraktion der AfD

bekundete, sie teile weitgehend die Position der CDU/CSU. 95 Prozent aller Unfälle ereigneten sich bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h. Auf Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen – 77 Prozent des Streckennetzes – entfielen nur 72 Prozent der Verkehrstoten auf Autobahnen. Diese Abschnitte seien also sicherer als Strecken mit Tempolimit, was allerdings auch an den baulichen Rahmenbedingungen liege. Eine Argumentation für die Einführung eines Tempolimits könne aber aus den Unfallzahlen jedenfalls nicht abgeleitet werden. Tempolimits aus Sicherheitsgründen ließen sich daher nicht begründen und auch ein Tempolimit zur Erzeugung eines harmonischen Verkehrsflusses sehe sie nicht als zielführend an. Die Stauprobleme seien am besten durch einen gezielten Ausbau zu lösen. Bei einem Tempolimit zur CO₂-Einsparung sei die Verhältnismäßigkeit nicht gegeben; dafür gebe es effektivere Mittel, wie etwa die Beimischung synthetischer Kraftstoffe.

<https://tinyurl.com/y3dyog4o>

Und Stellungnahmen von anderen Kräften in der Gesellschaft:

Verband der Automobilindustrie Im Februar 2019

Unter dem Titel „Fakten gegen ein generelles Tempolimit“ argumentiert dieses Papier nachdrücklich dahingehend, dass ein starres Tempolimit weder aus Gründen der Verkehrssicherheit, noch der Verkehrsverflüssigung, noch der CO₂-Reduktion Sinn mache und dass ihm gegenüber ein flexibles, situationsabhängiges Tempolimit vorzuziehen sei.

Der Verband führt seinen Nachweis mit u.a. folgenden Einzelpunkten (hier nur die Überschriften der ausführlichen Darlegungen – s. URL):

1. Autobahnen sind die sichersten Straßen:
2. BAB-Streckenabschnitte ohne Tempolimit sind nicht unfallauffälliger als limitierte
3. Autobahnen sind in Deutschland sicherer als in Ländern mit Tempolimit
6. Schwedische Studien zeigen, dass eine Tempolimitierung den Frustrations- und Stresslevel des Autofahrers erhöht und zu riskantem Verhalten führt
7. Tempolimit kann keine Staus verhindern
9. Tempolimit hätte auch nur geringen Klimaeffekt
10. „Null-Effekt“ für die Geräuschbildung

<https://tinyurl.com/y2f8qpbu>

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND e.V.

Im April 2019 veröffentlichte der BUND eine umfangreiche Presseerklärung, aus deren Präambel hier nur kurz zitiert wird:

Berlin: Ein breites Bündnis, bestehend aus der Gewerkschaft der Polizei in Nordrhein-Westfalen, der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD), dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), dem ökologischen Verkehrsclub VCD, Greenpeace sowie der Deutschen Umwelthilfe (DUH), hat heute in Berlin die kurzfristige Einführung eines generellen Tempolimits auf deutschen Autobahnen gefordert.

<https://tinyurl.com/ygng83>

Gewerkschaft der Polizei (GdP)

Der stellvertretende GdP-Bundesvorsitzende Michael Mertens macht in der *Süddeutschen Zeitung* Sicherheitsgründe geltend: Eine Temporeduzierung auf 130 Stundenkilometer würde nach Einschätzung der Polizei schwere Verkehrsunfälle reduzieren. „Wir könnten Menschenleben retten und Schwerverletzte verhindern“, sagte Mertens. Einige Leute führen völlig legal 200 oder auch 250 Stundenkilometer. „Um es klar zu sagen: Das ist Wahnsinn. Bei diesem Tempo kann in Stresssituationen niemand sein Auto im Griff haben.“ Zum Problem würden so auch die großen Tempounterschiede, die jeden Fahrstreifenwechsel gefährlich machten. Ein Tempolimit verhindere zudem Staus, sagte Mertens. Eine gleichmäßige Geschwindigkeit sei die beste Möglichkeit, Straßen optimal auszulasten und Stillstand zu verhindern.

Zitiert nach ZEIT online

<https://tinyurl.com/yelqjorw>

ARD-DeutschlandTrend

Mehr als die Hälfte der Wahlberechtigten (53 Prozent) spricht sich für die Einführung eines Tempolimits von 130 Kilometern pro Stunde auf deutschen Autobahnen aus. 45 Prozent der Befragten sind gegen eine Tempobeschränkung. Damit ist die Stimmung im Vergleich zum Januar 2019 im Wesentlichen unverändert (51 zu 43 Prozent).

<https://tinyurl.com/y62kdvxd>

Ökoinstitut Juni 2019

Auch ein Tempolimit auf Autobahnen kann viel erreichen. „Dadurch werden schließlich nicht nur die Emissionen reduziert – so kann ein Tempolimit von 130 km/h jährlich ein bis zwei Millionen Tonnen CO2 besonders kostengünstig einsparen – es sterben dann auch nachweislich weniger Menschen bei Unfällen. Zudem halte ich ein Tempolimit für ein sehr wichtiges Signal in der gesamten Diskussion um nachhaltige Mobilität.“

<https://tinyurl.com/y9e9uyn7>

Fazit

Abgesehen von der bemerkenswerten Entschuldigung der SPD für ihre Treue zur Groko fällt auf, dass CDU/CSU, AfD und FDP mit weitgehend übereinstimmenden Argumenten ausführen, weshalb ein Tempolimit *nicht erforderlich* sei. Man vermisst indes eine begründete Erklärung dafür, weshalb das Limit *unbedingt abgelehnt* werden müsse. Auch von einer Bedrohung von Arbeitsplätzen wurde nicht gesprochen. Man könnte also fragen – was in verschiedenen Stellungnahmen auch geschieht – ob denn nicht das so einfache Verfahren der Geschwindigkeitsbegrenzung angewendet werden könnte. Wenn es nicht schadete, was nirgends nachgewiesen wurde, so wäre der Nutzen unbezweifelbar.

Handelsblatt 7.10.2019

Den Kommentar von *Markus Fasse* in der Wirtschafts- und Finanzzeitung (noch vor der Abstimmung im Bundestag), kann man gut als eine Deutung dahingehend lesen, dass die ganzen Auseinandersetzungen viel mehr politischer Schaukampf als Sachklärung seien.

Zwei Dinge sind absehbar. Erstens: Die Grünen werden die Abstimmung verlieren, weil die jetzige Regierung nicht mitzieht. Zweitens: Das Tempolimit auf den Autobahnen kommt später so sicher wie das Rauchverbot in der Kneipe oder der Kohleausstieg. Denn auf Dauer wird kaum ein Argument der Tempolimit-Gegner Bestand haben.

Außer Deutschland haben alle entwickelten Länder der Welt eine Geschwindigkeitsbegrenzung und fahren gut damit. Der Stresspegel sinkt ebenso wie die Anzahl der tödlichen Unfälle. Auch ernsthafter Klimaschutz ist ohne Tempolimit nicht denkbar: Jeder Autofahrer weiß, dass Tempo 180 aus der gutmütigsten Familienkutsche einen kapitalen Energiefresser macht. Das nicht regulierte Schnellfahren auf der Autobahn ist ein Recht von wenigen zulasten von vielen. Es ist wie mit dem Rauchen in der Kneipe: Die Freiheit hört dort auf, wo andere gefährdet werden.

<https://tinyurl.com/y5lk7vo9>

Nachschrift

Das Elektro-Auto beherrscht die Diskussion nach der Abstimmung im Bundestag. Das „Auto-Gipfel“ vom 4. November verspricht die Elektrifizierung des Autoverkehrs als wesentlichen Beitrag zur Klimapolitik. Welche Wirkungen sind zu erwarten? Zum Stichtag 1. Januar 2019 waren mehr als 57 Millionen PKW in Deutschland zugelassen. Davon 83.000 mit Elektro-Antrieb. Bis 2030 sollen es – wenn alles gut geht – 10 Millionen sein.

Letzte Nachricht vor Druckbeginn dieser Ausgabe

Die Niederlande führen Tempo 100 auf allen ihren Autobahnen ein. Die Bundesumweltministerin erklärt, dass ein generelles Tempolimit in Deutschland auch wieder auf den Tisch kommen könnte.