

BUND-Kurzinfo

Tempolimit auf Autobahnen

120 km/h für mehr Klimaschutz und eine verbesserte
Verkehrssicherheit

Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V. (BUND)

Einleitung

In Zusammenhang mit der Diskussion über den globalen Klimaschutz und der Einhaltung der künftigen EU-Grenzwerte für neue Pkw von 130 g/km CO₂ in 2015 wird seit einiger Zeit immer mal wieder die Einführung eines generellen Tempolimits auf deutschen Autobahnen diskutiert.

Ausnahmslos alle Nachbarstaaten Deutschland, ja bis auf weniger Ausnahmen wie Nordkorea, Somalia und der Isle of Man alle Staaten weltweit, haben ein generelles Tempolimit. Nur in Deutschland wird nach wie vor die trügerische Freiheit der 'freien Fahrt für freie Bürger' postuliert.

Dabei wird ein Tempolimit von 120 km/h auf deutschen Autobahnen nicht nur Klimaschutzgründen gebraucht sondern hat einen vielfachen Nutzen.

1. Die CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs würden sofort um über drei Millionen Tonnen pro Jahr sinken(direkte Wirkung).
2. Die Konstruktion der Motoren von Neuwagen müsste nicht mehr auf Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 200 km/h-Marke ausgelegt werden. Ein generelles Tempolimit fördert das „Downsizing“ (die „Abrüstung“) der Pkw-Flotte und die Durchsetzung kleinerer und sparsamerer Motoren und ist deshalb für die Einhaltung EU-Klimaziele unverzichtbar (langfristige Produktinnovationswirkung).
3. Sicherheitsgewinn durch eine Abnahme der Unfallzahlen mit Personenschäden um etwa ein Drittel.
4. Die Absenkung der Spitzengeschwindigkeiten und die Harmonisierung der Pkw-Geschwindigkeiten vermindert Staus und führt zu Effizienzgewinnen bei der Nutzung knapper Infrastrukturen. Auf den Aus- oder Neubau mancher Straßen kann verzichtet und die vorhandenen Kapazitäten besser genutzt werden.
5. Die Mehrheit der Bundesbürger will ein Tempolimit! Eine Forsa-Umfrage Auftrag des Magazins „Stern“ Mai 2010 ergab, dass die Mehrheiten 60% der Bundesbürger für ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen plädiert. Kein Wunder: Fahren ohne die permanente Nötigung durch zu oft und zu dicht auffahrende Raser wird als angst- und stressfreier empfunden.

Auch das Umweltbundesamt(UBA) teilt diese Ansichten und spricht sich für ein generelles Tempolimit von 120 km/h aus.

Die Maßnahme Tempolimit hat, neben den genannten Vorteilen, auch eine explizite Kosteneffizienz. Sie wirkt sofort und kostet nichts, nicht einmal neue Schilder. Im Gegenteil: Viele Schilder könnten abgebaut werden.

Vertiefung der Hauptargumente

1. Erhebliche und kostenlose CO₂-Minderung

Die direkte CO₂-Minderungswirkung des Tempolimits von 120 km/h auf deutschen Autobahnen beträgt 9 %, denn mehr als ein Drittel der Pkw-Fahrleistung in Deutschland wird auf Autobahnen erbracht. Das bedeutet beim heutigen Verkehrsgeschehen (vgl. Verkehr in Zahlen 2011/2013) eine Minderung um über drei Millionen Tonnen CO₂ mit sofortiger Wirkung und kostenlos. Dieser Beitrag wird vom gesamten Pkw-Fuhrpark erbracht. Die künftigen CO₂-Grenzwerte von 130 g/km in 2015 betreffen hingegen nur die Neuwagen.

Die Zahlen zur CO₂-Minderung sind seit langem bekannt und unbestritten, werden von der Bundesregierung aber bislang noch ignoriert.

2. Das Innovationsargument

In Deutschland zugelassenen Neuwagen haben zum allergrößten Teil eine Spitzengeschwindigkeit von über 180, immer mehr auch von über 200 km/h. Die Konstruktion der Motoren ist auf das möglichst rasche Erreichen und dauerhafte Fahren dieser Spitzengeschwindigkeiten ausgerichtet. Besonders die deutschen Hersteller mit ihren Premiummarken Mercedes-Benz, BMW und Audi sind bei diesen Werten Spitze. Im Klimaschutz dagegen hinken die deutschen Hersteller im internationalen Vergleich noch immer hinterher. Die Neuwagen deutscher Hersteller sind im Schnitt deutlich schwere, größer und leistungsstärker als im Rest Europas und verbrauchen dadurch auch deutlich mehr Treibstoff.

Eine Tempobegrenzung wirkt sich direkt gewichtssparend aus, weil Fahrgestell und Bremsen anders ausgelegt werden können. Niedrigere Endgeschwindigkeiten erlauben weitere Gewichtsreduktionen, die beim durchschnittlichen Neuwagen den CO₂-Ausstoß pro 100 kg eingesparten Gewichts um rund fünf Prozent vermindern. Weniger Gewicht erleichtert auch die Reduzierung des Hubraums, der PS-Leistung und dadurch den Einsatz effizienterer Motoren.

Fazit

In Anbetracht der dramatischen Klimaentwicklung und der immer umweltzerstörerischen Ölgewinnung ist das Argument der deutschen Autohersteller, Autobahnen mit unbegrenzter Spitzengeschwindigkeit seien „Schaufenster“ der deutschen Autoindustrie, mehr als zynisch. Neben allen Umwelt- und Sicherheitsaspekten ist dies auch eine nicht länger hinnehmbare Wettbewerbsverzerrung zuungunsten ausländischer Autohersteller, die sich dem Druck ausgesetzt sehen, zu Lasten des Klimas ebenfalls viel zu schnelle und schwere Pkw anzubieten.

Kontakt:

Dr. Werner Reh
BUND e.V.
Leiter Verkehrspolitik
Am Kölnischen Park 1
10179 Berlin
Tel. 030/27586435
Mail: werner.reh@bund.net

Jens Hilgenberg
BUND e.V.
Mitarbeiter Verkehrspolitik
Am Kölnischen Park 1
10179 Berlin
Tel. 030/27586467
Mail: jens.hilgenberg@bund.net