



Dr. Anton Hofreiter

Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1 • 11011 Berlin • www.toni-hofreiter.de

Hintergrundinfo vom 30. November 2007

ARGUMENTATIONSPAPIER 2.0 Tempolimits für Deutschland Was haben wir davon?

Verfasser: Dr. Anton Hofreiter, Udo Werner

In der Verkehrspolitik gibt es wenige Regelungen, die so umstritten sind, wie die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen. Deutschland ist das einzige Industrieland weltweit, in dem es keine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen gibt.

Nach einer Umfrage von Emnid sind 55% der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland für die Einführung eines moderaten Tempolimits auf deutschen Autobahnen. Auch in der SPD- und CDU/CSU-Fraktion gibt es Mitstreiter, die sich für ein Ende der Raserei einsetzen. Diese werden jedoch regelmäßig von ihren Fraktionsvorsitzenden zurückgepiffen. Dass führte dazu, dass ein Gruppenantrag auf Initiative der Grünen Bundestagsfraktion nicht zustande kam. Unser anschließend in den Deutschen Bundestag eingebrachte Antrag „Tempo 120“*1 wurde wie erwartet abgelehnt.

Im Oktober 2007 hat die SPD auf ihrem Hamburger Parteitag ein Tempolimit von 130 auf deutschen Autobahnen beschlossen. Nachdem unter "Autokanzler" Gerhard Schröder grüne Vorstöße für ein Tempolimit immer abgeblockt wurden, könnte es jetzt eine Rot-Rot-Grüne Mehrheit im Deutschen Bundestag geben. Die Grüne Bundestagsfraktion hat diese Chance genutzt und erneut einen Antrag – diesmal mehrheitsfähig mit Tempo 130*2 – eingebracht. Doch unser Antrag für Tempo 130 wurde noch nicht entschieden. Ein Stör-Manöver der Großen Koalition kam dazwischen und verhinderte den Schritt in die richtige Richtung für Klimaschutz und mehr Verkehrssicherheit. Nach dem Willen der Großen Koalition wird jetzt erst wieder beraten, mit den immer gleichen „Argumenten“: Von der Gefahr für den Automobilstandort Deutschland, über die freie Fahrt für freie Bürger, bis hin zur Behauptung, es würde doch ohnehin nicht schneller als 120 gefahren, ist alles dabei, was wir in den letzten Jahrzehnten an gebetsmühlenartigen Unsinn hören mussten.

Ein unnötiger Verzicht auf ein kostenlosen und sofortigen Beitrag zum Klimaschutz auf Kosten zukünftiger Generationen mit dem Wissen, dass es weniger schwer Verletzte und Tote auf Deutschen Autobahnen geben könnte, ohne auf individuelle Mobilität verzichten zu müssen. Ein Tempolimit-Konzept 120/80/30 (Autobahn/Außerortsstraßen*/Innerortsstraßen), wie es von der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Positionspapier „Vision Zero – Mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen, keine Toten, keine Schwerverletzten“ gefordert wird, geht über ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen hinaus und hat weitergehende positive Auswirkungen, die nicht nur mit der Verkehrssicherheit in Verbindung stehen. Diese werden im Folgenden dargestellt.



1. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

60% der Toten bei Verkehrsunfällen sind Insassen von Fahrzeugen, wofür ganz überwiegend die hohen Geschwindigkeiten verantwortlich sind, weil die passiven Sicherheitssysteme versagen. Die Weltgesundheitsorganisation kommt zu dem Schluss, dass in der EU jedes Jahr 5.000 bis 6.000 Leben gerettet, zwischen 120.000 und 140.000 Autounfälle vermieden werden könnten, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit nur um 3 km/h gesenkt würde.*3

Und der Europäische Verkehrssicherheitsrat hat herausgefunden, dass eine durchschnittliche Reduktion der Fahrgeschwindigkeit um 5 km/h auf Europas Straßen jährlich 11.000 Menschenleben in den EU-Staaten retten würde.*4 Wird auf Außerortsstraßen und Autobahnen durch Tempolimits die Geschwindigkeit um 10% gesenkt, dann ist ein Rückgang der Zahl der Getöteten um 40% zu erwarten.

Erfahrungen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen zeigen, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen positive Wirkungen entfalten. Die situationsangepassten Geschwindigkeitsregelungen sorgen für eine Reduktion der Unfälle mit Personenschäden um durchschnittlich 20 bis 30%.*5 Ähnliche Erfahrungen wurden auf deutschen Autobahn-Teststrecken mit Tempo 130 gemacht. Dort wurden 30% weniger Unfälle mit 20% weniger Toten festgestellt.

Von 1984 bis 1987 galt auf einigen Autobahnen in Hessen ein Tempolimit von 100 km/h. Hierdurch sank die Zahl der Toten und Schwerverletzten um 25 bis 50% auf den betroffenen Abschnitten.*6 Auch wenn die Rahmenbedingungen in Relation zu heute anders waren (z.B. Sicherheitstechnik), so ist dies ein deutliches Indiz für mehr Sicherheit durch ein Tempolimit. Ein bisher von der Bundesregierung zurückgehaltenes Papier der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) von 1984, geht davon aus, dass bei einem Limit von 130 km/h mit einem Rückgang der Getöteten auf deutschen Autobahnen um 20% zu rechnen ist.*7

Eine aktuelle Untersuchung für ein Autobahnabschnitt der BAB 24 im Land Brandenburg ergab nach Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h eine Reduktion der Unfälle um 48% und die Zahl der Verunglückten sank deutlich um 57%. Eingeschränkt ist darauf hinzuweisen, dass dieser Rückgang nicht allein auf das Tempolimit zurückgeführt werden kann, weil in Brandenburg allgemein ein Rückgang der Unfälle auf Autobahnen festzustellen ist, der auch mit baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zusammenhängt.*8

Die von Tempolimitgegnern geforderte flächendeckende Einführung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen würde nach Aussage von Fachleuten 10 Mrd. € kosten und ihr Bau würde 20 Jahre in Anspruch nehmen. Ein Tempolimit kostet außer den notwendigen Verkehrskontrollen nichts und wirkt als klimapolitische Maßnahme sofort. Außerdem behaupten die Tempolimit-Gegner, die deutschen Autobahnen seien die sichersten Straßen. Das ist richtig, aber auch nicht besonders erstaunlich, denn auf Autobahnen gibt es weder Gegenverkehr noch FußgängerInnen oder RadfahrerInnen und dennoch sterben 12,4% der Verkehrsoffer auf Autobahnen. Was spricht dagegen, dass deutsche Autobahnen, auch im Sinne einer Vision- Zero-Strategie*9, noch sicherer werden als sie es sind?

*9) Landstraßen bzw. Außerortsstraßen mit einem geforderten Tempolimit von 80km/h: Unter Land- bzw. Außerortsstraßen werden hier Straßen mit zwei Spuren im Begegnungsverkehr, die keine bauliche Trennung (wie z.B. Schnellstraßen) aufweisen und die außerhalb geschlossener Ortschaften liegen, verstanden.



Eine weitere beliebte Behauptung der Tempolimitgegner: auf deutschen Autobahnen würde schon heute durchschnittlich nicht schneller als 120 km/h gefahren, schließen die großen Gefahren aus, die gerade durch Spitzengeschwindigkeiten von 180 km/h und mehr entstehen. Hinzu kommen die Gefahren, die sich durch das gestiegene Verkehrsaufkommen und das höhere Geschwindigkeitsniveau (Anstieg der durchschnittlichen Motorleistung und der durchschnittlichen Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge) ergeben. Aktuelle Messungen über die auf deutschen Autobahnen gemessenen Durchschnittsgeschwindigkeiten gibt es nicht, denn die wurden zuletzt 1996 erfasst.*10 Mit einer Ausnahme: Im Bundesland Brandenburg wurden in 2006 auf der Basis von Zählstreifen auf Autobahnen Durchschnittswerte für die BAB 9 und BAB 10 berechnet: Ohne Geschwindigkeitsbegrenzung ergab sich für 4-streifige Strecken 137 km/h und für 6-streifige Strecken 142 km/h. Bei Tempo 120 117 km/h (4- streifig) und 122 km/h (6-streifig). Dabei variierten die Mittelwerte bei den Pkw für die tempounbegrenzten Streckenabschnitte dreimal so stark, wie für die tempobegrenzten Abschnitte.*11 Weiterhin wird von Tempolimitgegnern gern angeführt, dass es ohnehin fast überall auf deutschen Autobahnen eine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt. Laut Antwort auf unsere Kleine Anfrage ist auch das nicht richtig, denn auf etwa 66% des Autobahnnetzes darf gerast werden.*12

Noch gefährlicher als Autobahnen sind Landsstraßen, wo Unfälle mit Personenschäden zu 35% auf die Unfallursache überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen sind.*13 Neben einer Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h auf zweispurigen Landstraßen, kommt es daher auch entscheidend auf eine bessere Verkehrsüberwachung an. Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften als Regelgeschwindigkeit ist geboten, weil es hier häufig zu Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern kommt. Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h werden ca. 50% der Fußgänger schwerst verletzt oder getötet und ca. 40% schwer verletzt. Erst bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h überleben ca. 60% der Fußgänger leicht verletzt und weitere 20% schwer verletzt den Unfall. Fast kein Risiko einer Tötung bzw. schwerster, bleibender Schäden bestehen bei einer Kollisionsgeschwindigkeit im Bereich von 10–15 km/h.*14 Generelles Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ist gleichzeitig ein Beitrag zur Reduktion des Schilderwaldes, die zur besseren Orientierung führt und somit wiederum zur Verkehrssicherheit beiträgt.

2. Zugangsgerechtigkeit

Geschwindigkeitsbegrenzungen haben auch einen sozialen Effekt: Sie verbessern die Zugangsgerechtigkeit.

Durch die Extremgeschwindigkeiten von einigen wenigen Rasern, trauen sich viele - und nicht nur - ältere Autofahrer nicht mehr auf der Autobahn zu fahren. Diese Problematik wird durch den demografischen Wandel weiter verschärft. Ein Tempolimit entschärft diese untragbare Situation und führt dazu, dass sich wieder mehr „Normalfahrer“ auf die Autobahn trauen.

3. Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf Autobahnen

Die Leistungsfähigkeit einer Straße wird nicht durch die maximal zulässige Geschwindigkeit, sondern durch die Anzahl der Fahrspuren bestimmt. Fahren die Fahrzeuge langsamer, kann der Sicherheitsabstand reduziert werden, wodurch die Kapazität steigt. Ein allgemeines Tempolimit harmonisiert den Verkehrsfluss insbesondere auf Autobahnen, weil die Geschwindigkeitsdifferenzen reduziert werden. Bei hohen Verkehrsbelastungen nehmen Unregelmäßigkeiten im Verkehrsfluss ab, was spontane Staubildungen verhindern kann.*15 Wer permanent mit Tempo 150 fährt, braucht mehr Abstand vorne und hinten als der, der nur 100 km/h schnell ist. Überholt beispielsweise ein langsamer Kleinwagen mit Tempo 90 eine Lkw- Kolonne, schieben sich alle, die über 90 km/h



schnell fahren können, wie eine Ziehharmonika dahinter zusammen. Und es kommt zu einem Stau. Wenn alle mit geringerer Höchstgeschwindigkeit fahren, können auch alle schneller ankommen. Der höchste Verkehrsfluss mit bis zu 2.600 Autos pro Stunde und Fahrspur stellt sich bei ca. 85 km/h ein, wenn sich die Geschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeuge einander anpassen und das Lückenspringen im Rahmen gehalten wird.*16 Idealtypisch entspricht dieser Verkehrsfluss einem Fischschwarm, der in der Lage ist sich stetig mit gleichen Abständen und identischer Geschwindigkeit in die gleiche Richtung zu bewegen.

4. Auswirkungen auf Energieverbrauch und Schadstoffemissionen

Eine Studie des Umweltbundesamtes (UBA) ermittelte bei einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h einen Rückgang der von PKW auf Bundesautobahnen verursachten CO₂-Emissionen um 9%. Für die übrigen Schadstoffe wurden für die Autobahn Reduktionen von 9 bis 28% ermittelt.*17 Bezieht man die Gesamt-CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs auf den aktuellen Fahrzeugbestand und Kraftstoffverbrauch, so ergibt sich aus der Sofortmaßnahme Tempo 120 bis 2020 eine Einsparung von 40 Mio. t CO₂. Das entspricht einer jährlichen CO₂-Emission von 3,3 Mio. t und damit der Emission aller Busse bzw. eines Steinkohlenkraftwerkes. Ein konkretes Beispiel zeigt den Spareffekt für 100 km bei konstanter Fahrt: Ein Mittelklasse-Otto- Pkw benötigt bei 120 km/h ca. 6,5 l (154 g CO₂/km) und bei 160 km/h ca. 10,5 l (249 g CO₂/km) Kraftstoff. Ein Mittelklasse-Diesel-Pkw benötigt bei 120 km/h ca. 5,4 l (143 g CO₂/km) und bei 160 km/h ca. 8,2 l (217 g CO₂/km) Kraftstoff. Ein Tempolimit trägt auch dazu bei, Betriebszustände im Bereich höherer Geschwindigkeiten zu vermeiden, in denen der Katalysator ansonsten seine sogenannte Vollastanreicherung erreicht, die zu einem sprunghaften Anstieg des Schadstoffausstoßes führt. Geschwindigkeitsreduktionen führen ebenfalls zur Reduktion der Feinstaubimmissionen. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses kann einen zusätzlichen Reduktionsbeitrag liefern: Die ständigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge, die zu hohen Schadstoffausstoßen führen, werden reduziert. Außerdem werden die Feinstäube reduziert, die durch Reifenabrieb und Aufwirbelungseffekte (Straßenstaub) entstehen. Der große Vorteil gegenüber technischen Maßnahmen, deren Notwendigkeit als Teil einer Klimaschutzstrategie trotz eines Tempolimits zu unterstreichen ist, ist die Sofortwirkung eines generellen Tempolimits, die ohne zusätzliche Kosten und ohne Arbeitsplatzverluste eingeführt werden kann.

Die Bundesregierung erzählt uns immer, dass das Gebäudesanierungsprogramm – dessen Wichtigkeit wir nicht bestreiten - ein tolles Programm und ein Vorzeigeprojekt des Klimaschutzes sei. Dieses Programm hätte im Jahr 2006 eine Millionen Tonnen CO₂ eingespart, was ein riesiger Erfolg sei. Warum sind 3,3 Mio. t dann plötzlich zu wenig?

Dieselbe hier angesprochene Studie des UBA ergab größenordnungsmäßig für den übrigen Außerortsverkehr eine Emissionsreduktion von 20% für Kohlenmonoxid (CO) und Stickoxide (NO_x) und von 10% für Kohlendioxid (CO₂). Geschwindigkeitsreduktionen führen ebenfalls zur Reduktion der Feinstaubimmissionen.*18 Eine Verbesserung des Verkehrsflusses kann einen zusätzlichen Reduktionsbeitrag liefern: Die ständigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge, die zu hohen Schadstoffausstoßen führen, werden reduziert. Außerdem werden auch hier die Feinstäube reduziert, die durch Reifenabrieb und Aufwirbelungseffekte (Straßenstaub) entstehen.

5. Auswirkungen auf die Lärmimmissionen

Lärminderungen beziehen sich nicht nur auf die geringeren Durchschnittsgeschwindigkeiten, sondern auch auf der sich daraus ergebenden Verstetigung des Verkehrsflusses. Bei einem Tempokonzept 120/80/30 könnten an Werktagen auf Autobahnen (LKW-Anteil 15%) eine Reduktion um 0,5 dB(A) und an Sonn- und Feiertagen (Lkw-Anteil 0%) um 1 dB(A) an einem



25 m entfernten Immissionsort erzielt werden. An Außerortsstraßen (LKW-Anteil 9%) ließen sich in gleicher Entfernung Reduktionen zwischen 1,2 dB(A) (Werktags) und 2,4 dB(A) (Sonn- und Feiertags) erreichen.*19 Innerorts ist unter gleichen Bedingungen mit einer Lärminderung um 3 dB(A) an allen Tagen zu rechnen.*20

Exzessivgeschwindigkeiten von 150 km/h und mehr erzeugen besonders aggressive Geräusche, die durch ein generelles Tempolimit verhindert würden.

6. Auswirkungen auf die Flächeninanspruchnahme

Die Bestimmungsgrößen, die die Dimensionierung der Straßen festlegen, werden durch verschiedene Richtlinien bestimmt, die Straßenquerschnitt, Kurvenradien, Neigungen und Trassierung vorschreiben. Diese richten sich wiederum nach der so genannten Entwurfsgeschwindigkeit, für die eine Straße ausgelegt werden soll. Da die Kurvenmindestradien mit der Geschwindigkeit zunehmen, ermöglicht eine Geschwindigkeitsreduzierung auch eine günstigere Anpassung an den Geländeverlauf und somit eine flächensparsamere Trassierung der Straße. Neben der tatsächlichen Realisierung beim Neu-, Um- und Rückbau ist auch eine Änderung der o.a. Richtlinien notwendig.

Durch ein Tempokzept 120/80/30 könnte die erforderliche Mindestbreite jeder Fahrspur um etwa 30 – 50 cm reduziert werden. Bei Fahrbahnen mit zwei Fahrspuren ergibt das unter Beachtung der erforderlichen Fahrbahnbreite ein Einsparpotential von 0,6 bis 1,0 Meter; bei Autobahnen mit insgesamt vier Fahrspuren von 1,2 bis 2,0 Meter. Daraus ergibt sich insgesamt ein Einsparpotential von 600 bis 2.000 m² pro Straßenkilometer. Insgesamt dürfte eine um 20 km/h niedrigere Regelgeschwindigkeit bei Neutrassierungen im klassifizierten Straßennetz außerorts eine Verringerung der Inanspruchnahme neuer Fahrbahnflächen um mindestens 7% bewirken.*21

7. Kostensenkungseffekte durch ein Tempolimit

Kostensenkende Effekte durch ein Tempolimit ergeben sich durch Auswirkungen, die eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Lärmimmissionen, den Flächenverbrauch und die Gesundheit haben. Aufgrund allgemeiner Preissteigerungen ist davon auszugehen, dass die unten aufgeführten Kosten heute höher ausfallen würden.

Am Beispiel einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h kann gezeigt werden, dass zur Einhaltung der Grenzwerte eine Schallschutzwand ein Meter niedriger ausfallen könnte, wo ein durch je Kilometer Autobahn eine Kosteneinsparung von 0,5 Mio. DM (255.646 €) erzielt werden könnte. Auch bei Außerortsstraßen können Lärmschutzkosten eingespart werden.

Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite um maximal zwei Meter, wie oben beschrieben, führt zu einer Kosteneinsparung von 750.000 DM/km. (383.469 €/km) auf der Basis des Preisniveaus von 1994. Durch die Möglichkeit der Kapazitätsausweitungen (vergl. Kap. 3) werden Ausbauvorhaben möglicherweise überflüssig, was zu Einsparungen führt. Weitere Einsparungen kämen durch die Anpassung der Kurvenradien hinzu.*22 Je nach Topographie könnten durch die veränderten Regelquerschnitte weitere, teilweise sehr hohe Kosteneinsparungen erzielt werden, weil auf teure Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken, Führung in Troglage) verzichtet werden könnte und die Anpassung an die Geländeform leichter würde. Auch durch vermiedene Unfälle können Einsparungen erzielt werden, was eine Auswertung zahlreicher Versuche mit niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten darlegt. Demnach würde ein Geschwindigkeitskonzept 100/80/30 (Autobahn/außerorts/innerorts) ein volkswirtschaftliches Einsparpotential von insgesamt 5,74 Mrd. DM/Jahr (rund 3 Mrd. €/Jahr) ergeben.*23 Trotz der geringeren Tempobegrenzung für Autobahnen, könnten auch durch 120 km/h erhebliche Einsparungen erzielt werden.



8. Auswirkungen auf die Automobilindustrie

Von einem Tempolimit werden auch positive Technologieeffekte für Deutschland ausgehen. Alle größeren Autohersteller exportieren insbesondere ihre Premiumfahrzeuge (Fahrzeuge mit einem technischen Leistungsstandard, der nach Meinung der Automobilindustrie signifikant über dem Niveau des Pkw-Marktes liegt) weltweit und konstruieren sie mit autobahn-tauglichen Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h und höher. Ein Tempolimit ist Grundvoraussetzung für ein Signal an die Autoindustrie, sparsamere Autos mit kleineren, leichteren Motoren und schmalen Reifen zu bauen. Die Sicherheit der Insassen kann mit geringerem Aufwand und Fahrzeuggewicht sichergestellt werden. Dieses Downsizing der Fahrzeuge könnte die CO₂-Emissionen von Pkw in relativ kurzer Zeit reduzieren und die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Autoindustrie im globalen Markt weiter verbessern sowie Arbeitsplätze sichern.

60% der Pkw-Neufahrzeuge im Jahr 2005 wiesen eine Höchstgeschwindigkeit von über 180 km/h auf.*²⁴ Würde nun infolge eines Tempolimits die Auslegung der Fahrzeuge auf niedrigere Höchstgeschwindigkeiten hin verlagert, so würden allein dadurch CO₂-Minderungseffekte in Höhe von schätzungsweise 20-30% erreicht.²⁵ Ein Beispiel verdeutlicht die Wichtigkeit von Downsizing-Maßnahmen: Ein Porsche Cayenne verbraucht im Vollgasbetrieb auf der Autobahn 70 l/100 km (1.659g CO₂/km). Das entspricht dem Verbrauch eines 70 t schweren Schützenpanzers.*²⁶

Das folgende Argument, des Verbandes der Automobilindustrie ist leicht zu widerlegen: „Das Siegel des ‚Autobahn-tested‘*²⁷ ist ein wichtiges Element in der Wahrnehmung deutscher Marken auch in anderen Ländern. Es trägt so in nicht unbeträchtlichem Maße zum Glanz von ‚Made in Germany‘ bei und stärkt damit die deutschen Exporterfolge. Das gut ausgebaute Autobahnnetz und die Möglichkeiten freier Geschwindigkeitswahl haben Maßstäbe gesetzt für die Fahrwerks- und Sicherheitstechnik, die sich auch dort auswirken, wo nur niedrigere Höchstgeschwindigkeiten erlaubt sind, wie etwa in den USA.“*²⁸

Dies entspricht nicht den Tatsachen, denn Porsche exportiert vorwiegend in die USA, wo ein Tempolimit von 88 bis 120 km/h gilt. Toyota, der größte Konkurrent der deutschen Automobilindustrie, produziert in Japan unter den Bedingungen von Tempo 110. Das Tempolimit als Killer für die deutsche Automobil-Industrie entspricht also nicht der Realität. Im Gegenteil: Angesichts steigender Ölpreise und zunehmender Klimaprobleme sichern sparsame Autos die Zukunft deutscher Arbeitsplätze. Das gleiche unverantwortliche Klagen der Automobilindustrie, die auch in den 80iger Jahren ihren Untergang prophezeite, vollzog sich, als der Fahrzeugkatalysator in Deutschland eingeführt werden sollte, obwohl zu der Zeit in den USA und Japan schon länger alle Neufahrzeuge mit Dreiwegekatalysatoren und Lambdasonden ausgestattet waren. Die Welt braucht sparsame und sichere Autos, denn 67% der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und 19% der gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland stammen aus dem motorisierten Individualverkehr.*²⁹

*Anmerkung zu Testwagenfahrten, die offensichtlich stattfinden. Hier vom sogenannten Turbo-Rolf: „Das Gericht sah es als erwiesen an, das der DaimlerChrysler-Mitarbeiter durch Drängerei den Unfalltod einer 21 Jahre alten Mutter und ihrer zweijährigen Tochter verursacht hat. Er überholte mit 230 bis 250 km/h zunächst zwei Zeugen, die immerhin mit 200 und 220 bis 230 km/h unterwegs gewesen seien. Vor ihm überholte ein Kleinwagen mit 130 bis 150 km/h einen Ford Transit auf der linken Spur, dem sich der Angeklagte mit immenser Geschwindigkeit auf 20 m genähert hatte. Als die Fahrerin des Kleinwagens plötzlich das große bedrohliche Fahrzeug hinter sich gesehen habe, sei sie ruckartig nach rechts ausgewichen, ins schleudern gekommen und gegen einen Baum geprallt.“



9. Welches Limit ist das Richtige?

In vielen europäischen Staaten gilt ein Tempolimit. Für Deutschland als Transitland ist eine Harmonisierung der EU-Geschwindigkeiten besonders wichtig. Unabhängig von der Frage Tempo 130 oder 120 ist von zentraler Bedeutung, dass Exzessivgeschwindigkeiten einer kleinen Gruppe von Autofahrern von 150 km/h und mehr unterbunden werden, weil es diese Raser sind, die in Bezug auf Verkehrssicherheit, Energieverbrauch, Lärm, Verkehrsfluss und Verdrängung von Normalfahrern die größten Probleme machen. Solche Geschwindigkeiten gehören nicht auf öffentliche Straßen, sondern allenfalls auf Rennstrecken.

Die Vorteile für das Klima dürften für Tempo 130 ähnlich wie für Tempo 120 sein. Wenn die SPD Tempo 130 vorschlägt, dann ist es auch ihre Pflicht für Untersuchungen zu sorgen, die die aktuelle Situation des Verkehrsgeschehens auf deutschen Autobahnen erfasst, um aktuelle Emissionsberechnungen durchführen zu können. Die Erfassung der auf deutschen Autobahnen gefahrenen Geschwindigkeit wurde 1996 eingestellt.*30

*1 Vergl.: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag (20.04.2007): Einführung eines generellen Tempolimits von 120 km/h auf deutschen Autobahnen, BT-Drs. 16/5420, (http://www.toni-hofreiter.de/ansicht.php?veranst_id=300&)

*2 Vergl.: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag (20.04.2007): Tempolimit 130 km/h auf Autobahnen sofort einführen (BT-Drs. 16/6894): (<http://www.toni-hofreiter.de/dateien/1606894.pdf>)

*3 Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa, Pressemitteilung Euro/02/04 (vergl.: http://www.euro.who.int/mediacentre/PR/2004/20040406_2?language=German)

*4 Europäischer Verkehrssicherheitsrat, Ein Strategieplan für Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen für die Europäische Union (Brüssel 1997, in: VCÖ (Verkehrsclub Österreich, Wolfgang Rauh (2000): Mit Sicherheit mobil – Straßenverkehr ohne Todesopfer, S. 20

*5 Deutscher Bundestag (2005): Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr (Unfallverhütungsbericht 2004/2005, Drs. 16/2100). S. 24

*6 Durth, W. et al: Fahrverhalten und Unfallentwicklung auf hessischen Autobahnen, Untersuchung im Auftrag des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik, Schlussbericht, November 1989

*7 Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST,1984): Abschätzung der Auswirkungen einer Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf das Unfallgeschehen im Straßenverkehr (vergl.: <http://de.wikipedia.org/wiki/Tempolimit>)

*8 Schlothauer & Wauer, Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr (10/2007): Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg, S. 14f (http://www.mir.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/studie_tempolimit.pdf)

*9 (vergl.: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN /Die Grünen (05/2007): Positionspapier Vision Zero – Mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen – Keine Toten – Keine Schwerverletzten (http://www.toni-hofreiter.de/dateien/Positionspapier-Vision_Zero.pdf)



- *10 Vergl: Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag: Unfallgeschehen auf deutschen Autobahnen (BT-Drs. Liegt noch nicht vor)
- *11 Schlothauer & Wauer, Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr (10/2007), S. 18
- *12 Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag (22.04.2007): Kleine Anfrage zum Tempolimit auf deutschen Autobahnen für besseren Klimaschutz und mehr Verkehrssicherheit, BT-Drs.: 16/5063
(vergl.: http://www.toni-hofreiter.de/dateien/16-4958%20Hofreiter_Tempolimit.pdf)
- *13 Deutscher Bundestag (2004): Unfallverhütungsbericht, S. 27
- *14 UPI (Umwelt- und Prognose- Institut e.V., 1997): Möglichkeiten der Einsparung volkswirtschaftlicher Kosten durch Geschwindigkeitsbegrenzungen (UPI-Bericht Nr. 42), Mai 1997, 2. Auflage Juni 2000, S. 13F
- *15 Universitätsprofessoren des Verkehrswesens (September 2004): http://vplno1.vkw.tudresden.de/svt/html/presse/geschw_bab_sep2004.pdf
- *16 Christoph Drösser: Ausgebremst – Formeln für den Stau, in die Zeit Nr. 26, 18.06.2003 und Uni Karlsruhe, AIFB: Kaja Maria Pfeifer (18.01.2005): <http://www.aifb.uni-karlsruhe.de/Lehre/Winter2004-05/organic/09-EmergenzImVerkehr-KajaPfeiffer.pdf>
- *17 Sachverständigenrat für Umweltfragen (Juni 2005): Umwelt und Straßenverkehr. Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr. S. 423-428
- *18 Umweltbundesamt (1999): Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen, S. 45
(vergl.: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3136.pdf>)
- *19 Umweltbundesamt (1999): S. 15 und 39 (vergl.: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3136.pdf>)
- *20 Sachverständigenrat für Umweltfragen (Juni 2005), S. 427
- *21 Umweltbundesamt (2003): Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr (UBA Texte 90/03). S. 305-308
- *22 Umweltbundesamt (1999): S. 31 bis 34 und 39
- *23 UPI (Umwelt- und Prognose- Institut e.V., 1997), S. 62
- *24 Kraftfahrtbundesamt (KBA, 2005): Statistische Mitteilungen, Reihe 3: Neuzulassungen - Besitzumschreibungen – Löschungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, S. 22 f
- *25 Wuppertal-Institut (WIKUE, 04/2007): Klimaschutz und Verkehr – Einordnung aktuelle diskutierter Ansätze, S. 18 (vergl. http://www.wupperinst.org/uploads/tx_wibeitrag/klimaschutz-pkw.pdf)
- *26 Spiegel Online, Michael Soukup (25.05.2007): Schweizer Grüne wollen Monster Geländewagen verbieten (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,484687,00.html>)



*27 Quellenangabe zur Anmerkung: Friderichsen, Gisela: „Es passt halt alles so gut“, in Der Spiegel 01.03.2004; SZ, 19.02.2004: „Autobahn-Raser muss ins Gefängnis“: Kerscher, Helmut, „Die Beweiskraft eines Scheinwerfers und korrigierte Zeitangaben“, in SZ, 19.02.2004, in: Wolfgang Zängel (2007): Rasen im Treibhaus – Warum Deutschland ein Tempolimit braucht, S. 158

*28 VDA (2007) Fakten gegen ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen, S. 17: (vergl.: http://www.vda.de/de/co2_klimaschutz/tempolimit/files/tempolimit.pdf)

*29 UBA-Daten (1995 bis 2005): Kohlendioxid-Emissionen Verkehr

*30 Vergl: Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag: Unfallgeschehen auf deutschen Autobahnen (BT-Drs. Liegt noch nicht vor)

