

VCD Position

Tempolimit für Klimaschutz und Verkehrssicherheit

Stand: 25.03.2008

Deutschland ist weltweit das einzige industrialisierte Land ohne generelles Tempolimit auf Autobahnen und damit auch in Europa isoliert. Doch der Druck, diese wichtige und wirksame Maßnahme für mehr Klimaschutz und Sicherheit im Straßenverkehr endlich einzuführen, steigt. In der Debatte um den Klimaschutz sowie infolge des SPD-Parteitags-Beschlusses vom Oktober 2007 für ein Tempolimit auf Autobahnen gelangte das Thema immer wieder auf die politische Agenda. Zuletzt forderte der ehemalige Generalbundesanwalt Kay Nehm in seiner Funktion als Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft zum Auftakt des 46. Verkehrsgerichtstages im Januar 2008 eine neue Debatte über das Tempolimit. Gleichzeitig ist kaum ein anderes verkehrspolitisches Thema in Deutschland ähnlich emotional besetzt. Das machen die heftigen Reaktionen auf allen Seiten deutlich, die die Diskussionen um eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung immer wieder hervorbringen.

Dabei ist die Mehrheit der Bevölkerung für ein generelles Tempolimit in Deutschland, wie verschiedene Umfragen zeigen. Die Tempolimit-Gegner in der SPD blockieren nun eine entsprechende Gesetzesinitiative mit dem Verweis auf die Ablehnung der CDU und versuchen so, den schwarzen Peter weiterzugeben. Bundeskanzlerin Angela Merkel gefährdet mit ihrer klaren Absage an ein Tempolimit ihren internationalen Ruf als Vorkämpferin für ambitionierten Klimaschutz. Dabei wäre eine Entscheidung für ein Tempolimit gerade unter den Vorzeichen einer großen Koalition und angesichts der Mehrheit in der Bevölkerung an der Zeit. Spätestens im kommenden Bundestagswahlkampf werden sich alle Parteien klar zur Tempolimitfrage positionieren müssen. Dafür wird nicht zuletzt der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) mit seinen Bündnispartnern sorgen.

Der VCD setzt sich vor allem aus Gründen des Klimaschutzes und der Verkehrssicherheit für die Einführung eines verbindlichen Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen ein. Dieses Papier fasst die klimapolitische Diskussion um ein generelles Tempolimit zusammen und betrachtet die Effekte für die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus plädiert der VCD für eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 90 km/h auf Landstraßen und eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts. Das entscheidende Argument dafür ist die höhere Verkehrssicherheit, mehr dazu ist unter www.vcd.org zu finden.

Die unendliche Geschichte des Tempolimits

Die Diskussion um Tempolimits ist inzwischen 100 Jahre alt, so alt wie das Auto selbst. 1906 schrieb die Allgemeine Automobil-Zeitung: *»Es ist zwar selbstverständlich, dass jeder übertrieben schnelles Fahren missbilligt, jedoch sei auch das plumpe Mittel des Verbots ... entschieden zu missbilligen. Eine maximale Geschwindigkeit für die offene Straße festzusetzen, ist kaum zweckmäßig... Vielmehr müsse die Verkehrsdisziplin gesteigert werden und in die Gewohnheit der gesamten Bevölkerung übergehen.«*

Etwas altmodisch und verquirlt formuliert entspricht diese Formulierung im Kern vielen Aussagen der letzten Wochen und Monate. Bundeskanzlerin Angela Merkel und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee appellieren an die Verantwortung der Autofahrer, zählen die Kilometer, auf denen schon Tempolimits verordnet sind, loben die gesunkenen Unfallzahlen und erklären ein generelles Tempolimit für überflüssig. In konsequenter Nachfolge des selbsternannten »Autokanzlers« Gerhard Schröder sagt Kanzlerin Merkel zum Tempolimit kategorisch: »Mit mir wird es das nicht geben.« (ZDF *Berlin direkt*, 28.10.2007)

Außerhalb Deutschlands reicht der Blick weiter. EU-Umweltkommissar Stavros Dimas kommt zu einem entgegengesetzten Urteil. Der *Bild am Sonntag* sagte er: »Tempolimits sind sehr sinnvoll aus vielen Gründen und völlig normal in den meisten EU-Staaten wie auch in den USA.« ADAC-Präsident Peter Meyer holt dagegen die Weltanschauungskeule heraus und konstatiert in der *BILD-Zeitung*: »Tempo 120 ist ein alberner Vorschlag aus der ideologischen Klamottenkiste.« Auch Bundesumweltminister Sigmar Gabriel zeigte sich lange Zeit skeptisch gegenüber einem Tempolimit und schwankte je nach Zuhörerschaft in seiner Aussage. Er redete den Nutzen dieser Maßnahme für den Klimaschutz systematisch klein und sprach von einem symbolischen Beitrag. Erst Anfang 2008 bekannte er sich endlich zum Tempolimit: Als Beitrag zum Klimaschutz könne man auf Dauer nicht darauf verzichten.

Skandalös ist, dass die amtierende Bundesregierung bis heute keine wissenschaftlichen Untersuchungen zu den Effekten von Geschwindigkeitsbegrenzungen initiiert hat. Damit setzt sie die Politik der rot-grünen Vorgängerregierung fort. Ein Tempolimit auf Autobahnen war von Bundeskanzler Schröder zum unerwünschten Thema erklärt worden. Jede Recherche bei den zuständigen Ministerien und den zugeordneten Behörden verdeutlicht das wissenschaftliche Loch, das seitdem durch Verbot und Gehorsam in diesem Themenbereich entstanden ist.

Klimaschutz: Tempolimit verringert CO₂-Ausstoß

Die Datenlage über die Auswirkungen eines generellen Tempolimits ist äußerst bescheiden. Großversuche zu einem Tempolimit wegen des Waldsterbens liegen inzwischen über 20 Jahre zurück. Bis 1993 ermittelte die Bundesanstalt für Straßenwesen regelmäßig die auf Bundesautobahnen tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Dann wurden diese Erhebungen eingestellt. Die aktuellsten Daten des Umweltbundesamtes wurden für das Jahr 1996 erhoben. Es ist völlig inakzeptabel und durch nichts zu rechtfertigen, dass für ein Forschungsfeld, in dem es um Menschenleben und um globale Umweltwirkungen geht, nicht einmal die Basisdaten ermittelt werden.

Das Umweltbundesamt berechnete die Emissionsminderungen bei Tempolimits von 100 km/h und 120 km/h. Dabei wurde jeweils von einem Befolgungsgrad von 80 Prozent ausgegangen. Ein höherer Befolgungsgrad wäre durch eine angemessene Kontrolldichte und angesichts eines inzwischen gestiegenen Problembewusstseins in der Bevölkerung erreichbar.

Tempolimit	Minderung des CO ₂ -Ausstoßes
120 km/h auf Autobahnen	- 9%
100 km/h auf Autobahnen	- 19%
120 km/h Pkw im Gesamtnetz	- 3%
100 km/h Pkw im Gesamtnetz	- 5%

Quelle: Umweltbundesamt – Texte 40/99: Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Beinahe alle Emissionsabschätzungen – gleichgültig, ob sie von Befürwortern oder Gegnern eines Tempolimits kommen – beziehen sich auf diese Daten. Dabei handelt es sich bei den beiden oberen Zeilen um die CO₂-Einsparungen, die bei Fahrten auf der Autobahn direkt durch geringeren Kraftstoffverbrauch erzielt würden. In den beiden unteren Zeilen wird hochgerechnet, welche Minderungen bezogen auf die Gesamtemissionen des Straßenverkehrs durch ein generelles Tempolimit zu erzielen sind.

Eine Minderung von drei Prozent der gesamten CO₂-Emissionen bei allen Pkw entspricht – gerechnet auf die aktuell vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Zahlen zum CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs (Verkehr in Zahlen 2007/2008) – einer Einsparung von 1,37 Milliarden Litern Kraftstoff bzw. 3,4 Millionen Tonnen CO₂. Bei einem Tempolimit von 100 km/h wäre die Einsparung sogar doppelt so hoch.

Mehrfach wurden in den letzten Monaten die Effekte eines Tempolimits von der Autolobby bewusst heruntergespielt. Die Menge von 3,4 Millionen Tonnen CO₂, die bei einem Tempolimit von 120 km/h eingespart würde, ist jedoch weit mehr als der gesamte CO₂-Ausstoß, den der Schienengüterverkehr mit 2,4 Millionen Tonnen heute verursacht. Die gesamte Emission aller in Deutschland betriebenen Busse beträgt ca. 3,3 Millionen Tonnen CO₂. Rechnerisch ließe sich also der gesamte Busverkehr mit der Menge Kraftstoff abwickeln, die bei einem Tempolimit von 120 km/h eingespart würde.

Ende Oktober 2007 beschloss der SPD-Bundesparteitag ein Tempolimit von 130 km/h. Bereits im März 2007 hatten die Bundestagsabgeordneten Heidi Wright (SPD), Josef Göppel (CDU/CSU) und Reinhard Loske (Bündnis 90/Die Grünen) ihren Vorschlag für ein Tempolimit von 130 km/h vorgestellt. Begründet wird Tempo 130 gegenüber dem wirksameren Tempo 120 jeweils mit der größeren Chance auf Umsetzung. Die direkten Effekte der Verbrauchseinsparung und der CO₂-Minderung bei Fahrten auf der Autobahn geben die Abgeordneten mit sechs Prozent an.

Die Treibhausgas-Einsparung beim VCD-Vorschlag (120 km/h) liegt im Vergleich dazu 50 Prozent höher. Erstaunlich ist, dass Bundesumweltminister Gabriel, der ansonsten die Effekte eines Tempolimits eher kleinredet und auch die Berechnungen des VCD in Zweifel zieht, im Umfeld des SPD-Parteitages Tempo 130 ein Sparpotenzial von 2,5 Millionen Tonnen CO₂ attestierte. Das ist in etwa so viel, wie das 2006 gestartete Gebäudesanierungsprogramm der Bundesregierung in den ersten zwei Jahren gebracht hat.

Unbestritten bleibt, dass die auf Grundlage der vorhandenen Daten berechneten Auswirkungen eines Tempolimits eher als Minimum anzusehen sind, wenn man sie auf den heutigen Wagenpark hochrechnet. Denn die durchschnittliche Motorisierung und damit die Höchstgeschwindigkeit von Pkw ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen.

Jahr	Durchschnittliche Motorleistung in kW/PS	Anteil von Pkw mit Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h an Bestand/Neuzulassungen:
1985	57 / 77	keine Daten vorhanden
1995	63 / 86	7,6% / 13,7%
2005	74 / 101	17,2% / 30,3%
2006	74 / 101	19,0% / 32,1%

Quelle: Verkehr in Zahlen 2007/2008 (Hg.: BMVBS)

Deshalb appelliert der VCD an die Politik, sich jetzt für ein Tempolimit zu entscheiden und dabei ambitioniert im Sinne des Klimaschutzes zu handeln. Die deutsche Politik würde viel

Glaubwürdigkeit als Motor für den weltweiten Klimaschutz gewinnen, wenn sie sich beim Tempolimit gegen die Interessen der Autolobby durchsetzen würde. Ein Tempolimit von 120 km/h passt zudem sehr gut in den europäischen Einigungsprozess. Damit würde Deutschland auch in dieser Frage endlich in Europa ankommen.

In den aktuellen Spritspartipps von Volkswagen wird der Einfluss der gefahrenen Geschwindigkeit auf den Verbrauch klar herausgestellt: »Auf Autobahnen an die Richtgeschwindigkeit halten – 130 km/h anstatt 150 km/h auf der Autobahn können durchschnittlich zwei Liter Sritersparnis auf 100 Kilometer bedeuten, bei 100 km/h sogar vier Liter.«

(Quelle: www.volkswagen-umwelt.de/)

Das Umweltbundesamt schätzt die indirekten Effekte eines Tempolimits als noch deutlich größer ein als die direkten. Alle größeren Autohersteller exportieren ihre Autos weltweit – und jedes dieser Fahrzeuge muss »Bundesautobahn-tauglich« sein. Das heißt, Autos werden für Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h konstruiert. Käme ein Tempolimit auf Deutschlands Autobahnen, hätte dies weltweit Auswirkungen auf die Konstruktion von Pkw. Sie könnten z.B. mit kleineren und leichteren Motoren und schmalere Reifen gebaut werden. Dies würde den Verbrauch und damit den Ausstoß von CO₂ erheblich senken.

Das Institut für Kraftfahrwesen der RWTH Aachen (IKA) optimierte beispielsweise in einem vom Umweltbundesamt geförderten Projekt einen mit 125 kW stark motorisierten VW Golf mit 1.4 TSI Motor auf Energieeffizienz. Vorgabe war, dass die Leistung des Fahrzeugs erhalten bleiben sollte. Durch verschiedene Maßnahmen gelang es, den CO₂-Ausstoß von 172 g/km auf 131 g/km zu senken.

Das Umweltbundesamt hat zusätzlich zu den am realen Golf TSI erreichten CO₂-Minderungen in einem Simulations-Modell berechnet, welchen Effekt die Verringerung der Motorleistung auf 50 kW bringen würde. Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emission würden dadurch um weitere 25 Prozent sinken. Der Verbrauch läge dann bei nur noch 4,1 Liter Superbenzin. Der Golf hätte nicht an Komfort oder Transportkapazität eingebüßt und könnte immer noch eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h realisieren, mehr als genug für jedes weltweit gültige Tempolimit.

Besonders hoch ist der Spritverbrauch bei so genannten »Sport Utility Vehicles« (SUV), geländegängige Luxuslimousinen, die bei den letzten wissenschaftlichen Untersuchungen zu Tempolimits noch gänzlich unbekannt waren. Die Zeitschrift *AutoBild* ermittelte bei einem »Extrem-Verbrauchstest« bei Vollgas für den Porsche Cayenne Turbo S bei Tempo 270 einen Verbrauch von 66,7 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer. Im »Neuen Europäischen Fahrzyklus« (NEFZ), in dem der Verbrauch für Pkw gemessen wird, hat der Cayenne einen Durchschnittsverbrauch von 15,8 l/100 km, im Überlandzyklus sogar von »nur« 11,8 Liter. Die Erklärung für diese große Differenz ist so einfach wie banal: Im europaweit vorgeschriebenen Messzyklus ist die höchste gefahrene Geschwindigkeit 120 km/h – und das auch nur elf Sekunden lang. Die höheren Geschwindigkeiten auf Deutschlands Autobahnen werden bei der Messung des Kraftstoffverbrauchs und des CO₂-Ausstoßes somit nicht erfasst. »Warum auch?« fragen die Mitgliedsstaaten der EU, die alle ein Tempolimit haben – bis auf Deutschland.

Sicherheit: Tempolimit rettet Leben

In einer Studie untersuchte das britische Transport Research Laboratory den Zusammenhang von Geschwindigkeiten und Unfällen in Europa. Es kam zu dem Ergebnis, dass eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um drei km/h mehr als 5000 Menschen europaweit

das Leben retten könnte. Zwar machen die Autobahnen im Vergleich zum gesamten deutschen Verkehrsnetz nur einen relativ kleinen Teil aus und eine Limitierung auf 90 km/h auf Landstraßen hätte einen größeren Effekt auf die Unfallzahlen. Doch es bleibt ein Gesetz der Physik, dass niedrigere Geschwindigkeiten Unfälle verhindern und niedrigere Aufprallgeschwindigkeiten die Folgen eines Unfalls mindern. Das Umweltbundesamt schreibt:

»Bezogen auf das gesamte Autobahnnetz quantifizierte die Bundesanstalt für Straßenwesen 1984 die sicherheitserhöhende Wirkung eines Tempolimits dahingehend, daß aus einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h ein Rückgang der Anzahl der Getöteten um 20% und bei einer Beschränkung auf 100 km/h um 37% zu erwarten wäre [BAST, 1984]. Da sowohl das Verkehrsaufkommen als auch das Geschwindigkeitsniveau seitdem deutlich zugenommen haben, dürften die relativen Minderungseffekte heute noch höher sein. Neuere Untersuchungen hierzu liegen jedoch nicht vor.« (Umweltbundesamt: 2003)

Unfälle auf den deutschen Autobahnen im Jahre 2006

- 20 434 Unfälle mit Personenschaden
- davon 8 532 Unfälle wegen nicht angepasster Geschwindigkeit
- 32 082 Getötete und Verletzte insgesamt
- 645 Getötete
- davon 331 Getötete wegen nicht angepasster Geschwindigkeit
- 441 Getötete auf Streckenabschnitten ohne Tempolimit
- davon 222 Getötete wegen nicht angepasster Geschwindigkeit auf einem Streckenabschnitt ohne Tempolimit
- 25 586 Leichtverletzte
- 5 851 Schwerverletzte

(Quelle: Statistisches Bundesamt: Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 2006. Wiesbaden, 2007.)

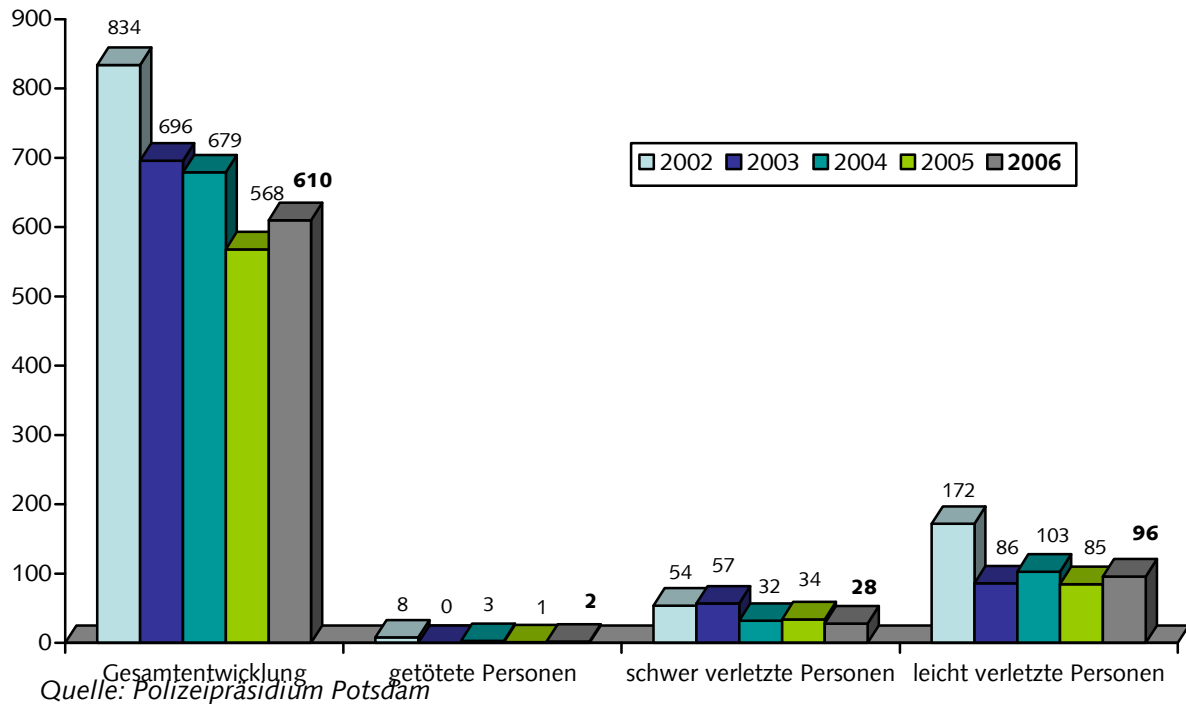
Rund 42 Prozent aller schweren Unfälle auf Autobahnen sind sogenannte Geschwindigkeitsunfälle. 70 Prozent aller tödlichen Unfälle ereignen sich auf Autobahnabschnitten, die keine Geschwindigkeitsbegrenzung haben. Eine erstaunlich hohe Zahl, denn überall dort, wo wegen der Verkehrsdichte oder aus topographischen Gründen Unfallschwerpunkte auszumachen waren, dürften in der Logik von ADAC und Verkehrsministerium längst dauerhafte oder situationsabhängige Tempolimits eingerichtet sein. 70 Prozent der tödlichen Unfälle ereignen sich also auf solchen Autobahnabschnitten, die als »sicher« gelten für unbegrenztes Schnellfahren, als hinreichend ausgebaut und unbelastet von topografischen und wetterbedingten Einflüssen.

222 tödliche Unfälle auf unlimitierter Autobahn fasst die Statistik unter »Geschwindigkeitsunfälle« – ein kühler Begriff und ein hoher Preis für die Ideologie des Schnellfahrens. Dazu kommt das Leid tausender Verletzter, die teilweise mit erheblichen Spätfolgen zu kämpfen haben.

In den letzten Jahren wurden aus politischen Gründen keine wissenschaftlichen Untersuchungen zu Tempolimits auf Autobahnen durchgeführt, aber Statistiken über die Unfallentwicklung nach Einführung eines lokalen Tempolimits verdeutlichen den positiven Effekt. Zum Beispiel veranlassten hohe Unfallzahlen auf der Bundesautobahn A 24 zwischen Berlin und Hamburg die Behörden, ab Dezember 2002 zwischen dem Autobahndreieck Havelland und dem Autobahndreieck Wittstock auf einem Streckenabschnitt von 62 Kilometern Länge ein Tempolimit von 130 km/h zu verordnen.

Die Ergebnisse sind eindeutig. Die Zahl der Unfälle, der Getöteten und der Verletzten war in jedem nachfolgendem Jahr deutlich niedriger als 2002, dem letzten Jahr ohne Tempolimit. In den vier Jahren von 2003 bis 2006 wurden insgesamt sechs Menschen getötet, allein im Jahr 2002 waren es acht. Noch viel aussagekräftiger ist wegen der höheren Fallzahlen die Statistik der Verletzten: Durch das Tempolimit wurde fast eine Halbierung der Verletztetenzahl erreicht.

Unfallentwicklung auf der BAB 24 (AD Havelland – AD Wittstock)



Weitere Vorteile eines Tempolimits

Geschwindigkeitsbegrenzungen tragen nicht nur zur Senkung der Unfallzahlen und zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei, sie führen auch zu einem gelasseneren Fahrverhalten. Viele Menschen, die im Ausland gelebt haben, beschwerten sich über die Aggressivität auf deutschen Autobahnen. Vor allem der demografische Wandel, der eine steigende Zahl älterer Autofahrender mit sich bringt, verlangt nach einer nachhaltigen Verhaltensänderung auf unseren Straßen. Heute fürchten insbesondere viele ältere Menschen den Stress, den die Schnellfahrer auf der Autobahn erzeugen.

Mit einem Tempolimit könnten die deutschen Autobahnen nicht länger als Hochgeschwindigkeits-Teststrecken für Autohersteller oder für den Geschwindigkeitswahn einzelner Autofahrer missbraucht werden. Im Jahr 2003 machte der Fall des »Rasers Rolf« Schlagzeilen. Der Fahrer eines Mercedes drängte einen Kleinwagen von der Autobahn, in dem eine Mutter und ihre Tochter starben. Verurteilt für diese Tat wurde ein Mercedes-Testfahrer, der die 600 Kilometer-Strecke von Sindelfingen zur Teststrecke nach Papenburg regelmäßig mit höchst möglicher Geschwindigkeit bewältigte. Jedes Tempolimit, das angemessen kontrolliert würde, hätte zum Ergebnis, dass derart verantwortungslose Extrem-Raser ausgebremst würden.

Das Argument, ein Tempolimit würde zu Staus führen, ist nicht stichhaltig. Autobahnen in Ballungsgebieten haben in aller Regel Tempolimits – und zwar aus einem einfachen Grund: Ein

Tempolimit harmonisiert den Verkehrsfluss. Die höchste Leistungsfähigkeit einer Autobahnspur wird mit bis zu 2 600 Fahrzeugen pro Stunde bei einer Geschwindigkeit von 85 km/h erreicht. Große Geschwindigkeitsunterschiede, wie sie auf Teilstrecken ohne Geschwindigkeitsbegrenzung entstehen, werden von der Verkehrswissenschaft einhellig als einer der entscheidenden Faktoren bei der Staubildung angesehen. Es gäbe also weniger sogenannte »Staus aus dem Nichts«, die bei flüssigem Verkehr aufgrund hoher Geschwindigkeitsunterschiede entstehen. Viel wichtiger ist aber, dass sich mit der geringeren Zahl von Unfällen automatisch die Zahl unfallbedingter Staus verringert.

Wo greift das Tempolimit?

Gegner des Tempolimits wie der ADAC argumentieren, dass es bereits auf 99 Prozent des gesamten Straßennetzes Geschwindigkeitsbegrenzungen gebe. Bei solchen Zahlenspielen werden Innerortsstraßen in Wohngebieten und Kreisstraßen in einen Topf mit breiten Autobahnen geworfen. Betrachtet man nur die Autobahnen, sehen die Relationen völlig anders aus. Selbst laut ADAC gilt nur auf 30 Prozent der Autobahnstrecken ein dauerhaftes Tempolimit. Auf weiteren 17 Prozent gilt zumindest zeitweise eine begrenzte Höchstgeschwindigkeit. Das heißt, auf über der Hälfte aller Autobahnkilometer darf dauerhaft ohne Beschränkung gerast werden, auf 70 Prozent der Autobahnen immerhin zeitweise. Laut Auskunft der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) gilt – ohne Berücksichtigung baustellenbedingter Limits – auf einem Drittel der Autobahnen ein dauerhaftes oder zeitlich begrenztes Tempolimit. Insgesamt ist das deutsche Autobahnnetz über 12 000 Kilometer lang, mit einem generellen Tempolimit würden also rund 8 000 Kilometer Streckennetz zusätzlich geregelt.

Deutschland isoliert in Europa

Deutschland ist das einzige Land in Europa und das einzige Industrieland weltweit, das kein generelles Tempolimit auf Autobahnen kennt. Europäische Politiker reagieren zunehmend verärgert, wenn Bundeskanzlerin Merkel und ihre Bundesminister auf internationalen Gipfeln immer wieder betonen, der Klimaschutz stehe im Zentrum der deutschen Politik, kaum zurück im Berliner Betrieb aber wieder die Argumente von ADAC und dem Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) nachbeten.

In Nachbarländern verweist die dortige Autolobby auf das Beispiel Deutschland, um zielführende Tempolimits zu verhindern oder bestehende aufzuweichen. Tendenziell hat sich bei den Nachbarn Deutschlands ein Tempolimit von 130 km/h etabliert. Große europäische Länder die nicht an Deutschland grenzen – wie Spanien, Schweden oder Großbritannien – haben Limits zwischen 110 und 120 km/h.

Tempolimits in Nachbarländern und großen EU-Ländern

Land	Zulässige Höchstgeschwindigkeit (Autobahn) in km/h
Schweden	110
Großbritannien	112
Belgien	120
Niederlande	120
Schweiz	120
Spanien	120
Dänemark	130

Frankreich	130
Italien	130
Luxemburg	130
Österreich	130
Polen	130
Tschechien	130

Mehrheit für ein Tempolimit

Deutschland isoliert sich nicht nur in Europa, die Blockade der Bundesregierung gegenüber einem Tempolimit entfernt die Politik auch immer weiter von dem erklärten Willen seiner Bürgerinnen und Bürger. Diverse Umfragen aus dem Jahr 2007 belegen, dass sich die Mehrheit der Menschen hierzulande für ein Tempolimit auf Autobahnen als Maßnahme für mehr Klimaschutz ausspricht. Im Februar 2007 befürworteten in einer forsa-Umfrage für das Magazin *Stern* 60 Prozent der Befragten eine Geschwindigkeitsbeschränkung, um so den Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid zu verringern. Am 16. März sprachen sich im Polit-Barometer des ZDF 54 Prozent der Befragten für ein Tempolimit von 130 km/h und weitere 10 Prozent für ein niedrigeres Limit aus. Am 17. August befürworteten in einer forsa-Umfrage im Auftrag des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) 73 Prozent ein Tempolimit. Lediglich 24 Prozent wollen danach weiterhin kein Tempolimit auf Autobahnen.

Tempolimit allein noch keine Klimapolitik

Die Einführung eines Tempolimits auf der Autobahn ist nur ein Element in einem ganzen Bündel von Maßnahmen zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich. Alle Verkehrsmittel müssen effizienter werden und die Politik sollte konsequent die klimafreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus und Bahn) fördern. Die steuerliche Bevorzugung des Flugverkehrs muss endlich gestoppt werden. In der EU stehen derzeit unter anderem die Einführung von CO₂-Grenzwerten für Pkw sowie die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel auf der Agenda. In Deutschland wird die Umstellung der Kfz-Steuer zu einer Klimasteuer diskutiert. Der Ausstoß von Treibhausgasen soll bis 2020 europaweit um bis zu 30 und in Deutschland um bis zu 40 Prozent verringert werden. Um diese Ziele tatsächlich erreichen zu können, darf auf keine einzige wirksame Maßnahme für mehr Klimaschutz verzichtet werden.

Kontakt:

Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Kochstraße 27, 10969 Berlin
Tel: 030 / 28 03 51-11
E-Mail: gerd.lottsiepen@vcd.org
Internet: www.vcd.org