



## Presseinformation

Nr. 300/2007

Kiel, Donnerstag, 11. Oktober 2007

*Sperrfrist: Redebeginn*

*Es gilt das gesprochene Wort!*

Verkehrspolitik/Generelles Tempolimit auf Autobahnen

**Wolfgang Kubicki, MdL**  
Vorsitzender

**Dr. Heiner Garg, MdL**  
Stellvertretender Vorsitzender

**Dr. Ekkehard Klug, MdL**  
Parlamentarischer Geschäftsführer

**Christel Aschmoneit-Lücke, MdL**

**Joachim Behm, MdL**

**Günther Hildebrand, MdL**

**Veronika Kolb, MdL**

## Ekkehard Klug: „Ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen ist unnötig.“

In seinem Beitrag zu **TOP 18** (Tempolimit 120 auf Autobahnen) sagte der Parlamentarische Geschäftsführer der FDP-Landtagsfraktion, **Dr. Ekkehard Klug**:

„Alle demokratischen Kräfte haben inzwischen den Kampf gegen die Folgen der Erderwärmung und des Klimawandels aufgenommen. Trotzdem glauben die Grünen, bei diesem Thema allen anderen immer noch einen Schritt voraus zu sein—oder voraus sein zu müssen. Anders lässt sich dieser Antrag kaum erklären—vor allem nicht der folgende Satz in Ziffer 2 des vorliegenden Antrages: „Im Übrigen sind Gründe des Klimaschutzes herbeizuziehen.“<sup>1</sup> Also wenn's ansonsten nicht reicht, meinen die Grünen offensichtlich, dann benutzen sie die Gefahren des Klimawandels eben als Totschlagargument.

Wir halten den Klimaschutz auch für ein ganz Wichtiges politisches Thema unserer Zeit und der kommenden Jahrzehnte—aber das bedeutet nicht, dass er als Begründung für alles taugt. Zum Beispiel eignet er sich nicht, um ein generelles Tempolimits auf unseren Autobahnen stichhaltig zu begründen. In der Antragsbegründung verweisen die Grünen auf eine Studie des Umweltbundesamtes, nach der ein generelles Tempolimit von 120 Stundenkilometern den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Deutschland drastisch senken würde.

Bundesverkehrsminister Tiefensee sagte dazu Folgendes, ich zitiere:

„Ein allgemeines Tempolimit hat praktisch keine Wirkungen für den Klimaschutz. Auf 98 Prozent der Straßen in Deutschland gibt es bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. Das Umweltbundesamt hat untersucht, welche Klimaeffekte Tempo 120 auf den Autobahnen hätte. Das Ergebnis ist ernüchternd: Die CO<sub>2</sub>-Reduktion würde bei einer generellen Höchstgeschwindigkeit von 120 lediglich 0,3 Prozent betragen. Wer ein allgemeines Tempolimit fordert, führt die

<sup>1</sup> Schleswig-Holsteinischer Landtag, Antrag der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN, *Tempolimit Autobahnen*, Drucksache 16/1633 v. 26.09.07, <http://www.lvn.parlanet.de/infothek/wahl16/drucks/1600/drucksache-16-1633.pdf>.

Klimadiskussion auf ein falsches Feld. Das lenkt nur ab von wirklich sinnvollen Problemlösungen und hilft nicht, den Klimawandel aufzuhalten.“<sup>2</sup> Ende des Zitats.

Der Verein Deutscher Ingenieure geht noch weiter; ich zitiere:

„ ... In Deutschland werden [jährlich] 600 Milliarden Fahrzeugkilometer von Pkw, Kombi und Motorrädern geleistet. ... [Ein] generelles Tempolimit würde nur ... gut 75 Milliarden Fahrzeugkilometer oder 11% der Straßenverkehrsleistung betreffen.

Aufgrund hoher Verkehrsdichte, Witterungseinflüssen oder technischer und rechtlicher Rahmenbedingungen werden schätzungsweise nur 1/3 dieser eigentlich frei befahrbaren Fahrleistungen d.h. nur 25 Milliarden Fahrzeugkilometer mit Geschwindigkeiten von mehr als 120 km/h gefahren. Bezogen auf den Durchschnitt aller Autofahrer werden somit höchstens 500 Kilometer pro Auto im Jahr mit über 120 km/h zurückgelegt. Der Anteil mit einer Geschwindigkeit jenseits von 160 km/h liegt dabei durchschnittlich bei unter 100 Kilometer pro Jahr und Fahrzeug.

Kalkuliert man einen Kraftstoffmehrverbrauch von 10% für Geschwindigkeiten über 120 km/h und einen Mehrverbrauch von über 30% jenseits der 160 km/h, so ergibt sich rein rechnerisch ein Mehrverbrauch von 250 Millionen Liter Kraftstoff. Dies entspricht nur 0,4% des gesamten Kraftstoffbedarfs in der Bundesrepublik bzw. eine Steigerung von nur 0,08% der gesamten deutschen anthropogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen.“<sup>3</sup> Ende des Zitats.

Im Kern übertreibt das Umweltbundesamt die klimarelevanten Vorteile eines Tempolimits, weil es unterstellt, dass auf Abschnitten ohne Tempolimit alle, die es dürfen, schneller als 120 Stundenkilometer fahren. Aber das stimmt eben nicht—das tut nur der kleinere Teil.

Auch die Unfallhäufigkeit ist kein stichhaltiges Argument für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen—denn die meisten schweren Unfälle passieren nicht auf Autobahnen, sondern auf Bundesstraßen. Zwar ist zu schnelles Fahren eine der häufigsten Unfallursachen—aber nicht auf Autobahnabschnitten ohne Tempolimit. Und dort, wo sich auf Autobahnen Unfallschwerpunkte gebildet haben, gibt es längst Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Alles in allem sind die von den Grünen ins Feld geführten Gründe für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen nicht stichhaltig. Deshalb lehnen wir den Antrag ab.“

---

<sup>2</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Tiefensee gegen allgemeines Tempolimit, Pressemitteilung nur Nr. 039/2007 v. 21. Februar 2007, [http://www.bmvbs.de/dokumente/-\\_302.987277/Pressemitteilung/dokument.htm](http://www.bmvbs.de/dokumente/-_302.987277/Pressemitteilung/dokument.htm).

<sup>3</sup> VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik, *Die Deutsche Automobilindustrie steht zu ihrer CO<sub>2</sub> Selbstverpflichtung*, Pressemitteilung vom 20.03.2007, [http://www.vdi.de/vdi/presse/mitteilungen\\_details/index.php?ID=1016560](http://www.vdi.de/vdi/presse/mitteilungen_details/index.php?ID=1016560).

**Christian Albrecht**, Pressesprecher, V.i.S.d.P., FDP Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag, Landeshaus, 24171 Kiel, Postfach 7121, Telefon: 0431/9881488 Telefax: 0431/9881497, E-Mail: [presse@fdp-sh.de](mailto:presse@fdp-sh.de), Internet: <http://www.fdp-sh.de/>