

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Daniela Wagner, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/9948 –

Allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Bundesautobahnen einführen

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, in dem sie fordern, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, zum 1. Januar 2020 auf Autobahnen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h einzuführen. Die Antragsteller führen aus, lokal begrenzte Tempolimits verzeichneten nachweisbar positive Effekte. Auch internationale Studien belegten die Wirksamkeit eines Tempolimits für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Einführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung sei ein schneller und unbürokratischer Weg zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrssicherheit und zu mehr Klimaschutz und unterstütze außerdem den erforderlichen Technologiewandel in der europäischen Automobilindustrie.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/9948 abzulehnen.

Berlin, den 25. September 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Daniela Kluckert
Stellvertretende Vorsitzende

Gero Storjohann
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Gero Storjohann

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/9948** in seiner 98. Sitzung am 9. Mai 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen die Forderung, zum 1. Januar 2020 auf Autobahnen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h einzuführen. Die Antragsteller führen aus, lokal begrenzte Tempolimits verzeichneten nachweisbar positive Effekte. Auch internationale Studien belegten die Wirksamkeit eines Tempolimits für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Einführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung sei ein schneller und unbürokratischer Weg zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrssicherheit und zu mehr Klimaschutz und unterstütze außerdem den erforderlichen Technologiewandel in der europäischen Automobilindustrie.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 19/9948 in seiner 44. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten und 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 dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag in seiner 49. Sitzung am 25. September 2019 beraten. Der Antrag wurde zusammen mit einer Petition zu dem gleichen Thema beraten, die dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung zur Abgabe einer Stellungnahme übermittelt worden war.

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 Geschwindigkeitsbegrenzungen 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 werde zustimmen können.

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 Autobahnabschnitte 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.

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 DIE LINKE** stellte fest, sie sei für ein Tempolimit von 120 km/h. Dem Antrag werde sie aber zustimmen, weil er in die richtige Richtung gehe. Sie plädiere zudem dafür, auf Landstraßen die zulässige Geschwindigkeit auf 80 km/h und innerorts auf 30 km/h zu reduzieren. Ein Tempolimit auf Autobahnen erhöhe die Verkehrssicherheit und fördere das stressfreie Fahren. Unstrittig sei auch, dass es durch ein solches Tempolimit zu einer spürbaren Reduktion des Schadstoffausstoßes und des Verkehrslärms komme. Vor allen Dingen bilde ein solches Tempolimit einen Beitrag zum Klimaschutz, welcher fast ohne Kosten für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler und auch ohne Mehrkosten für die Verkehrsteilnehmer zu erreichen sei. Seit einigen Jahren gebe es für ein Tempolimit auf Autobahnen zudem eine mehrheitliche Akzeptanz in der Bevölkerung und unter den Verkehrsteilnehmern. Sie plädiere dafür, sich mit einem Tempolimit an das in den anderen europäischen Staaten Übliche anzupassen.

Die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, auf ausgewählten Streckenabschnitten in Brandenburg habe sich durch ein Tempolimit die Zahl der Unfälle mit Personenschäden und schweren Sachschäden um 48 Prozent reduziert, die Zahl der tödlichen Unfälle sogar um 57 Prozent. Ein Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h habe einen viermal längeren Bremsweg als das gleiche Fahrzeug bei 100 km/h. Dieses Problem verschärfe sich durch sehr schwere Fahrzeuge, die zunehmend auf den Straßen unterwegs seien. Auch der Lärmschutz spreche für ein Tempolimit, denn in der Summe bilde der Lärm, wenn man andere Lärmquellen einbeziehe, mittlerweile eine exorbitante Belastung. Durch ein allgemeines Tempolimit steige zudem der Anreiz, sich ein E-Auto anzuschaffen, denn deren Reichweite liege deutlich höher, wenn sie nicht schneller als mit 130 km/h gefahren würden. Die Vorteile für Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Lärmschutz und gleichmäßigen Verkehrsfluss bildeten gute Gründe für ein Tempolimit.

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

Gero Storjohann
Berichterstatter

