

Antrag an den Parteitag „Die Linke“ Kreis Wesel am 11.3.2023

Antragsteller: OV Xanten/Sonsbeck

Die Geschwindigkeit auf Autobahnen wird als Versuch bis zum 31.12.2025 auf 130 km/h begrenzt.

Begründung:

Über ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen wird seit Jahren gestritten. Dabei liegen für Expert*innen viele Vorteile auf der Hand – und das nicht nur im Bereich Klimaschutz.

Ebenso häufig wird ein Zugewinn an Sicherheit im Straßenverkehr als Argument genannt. Ein generelles Tempolimit könnte unter Umständen die Anzahl der schweren Unfälle reduzieren. Auf Abschnitten ohne Tempolimit war im Jahr 2018 nach Angaben des Statistischen Bundesamts erhöhte Geschwindigkeit bei 45 Prozent der Verkehrstoten – 135 von 301 Unfalltoten – eine Unfallursache, neben etwa mangelndem Abstand.

Es spricht sehr viel für die Einführung eines Tempolimits von 130 Kilometer pro Stunde auf bundesdeutschen Autobahnen, dabei wird auf die aktuelle Studienlage hingewiesen, die besagt: Eine Geschwindigkeitsbegrenzung „würde zu einer deutlich höheren CO₂-Einsparung führen als bislang angenommen“

Tatsächlich erschien Mitte Januar dieses Jahres die Ergebnisse einer neuen Studie des Umweltbundesamtes (UBA), die Befürworter*innen eines generellen Tempolimits bestärkt. So würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen den Ausstoß des klimaschädlichen Kohlenstoffdioxids einsparen – doch, und das ist der entscheidende Punkt: mehr als die Behörde bisher angenommen hat. In ihrer Untersuchung gehen die Forscher*innen von einer erlaubten Geschwindigkeit von 120 Kilometer pro Stunde aus. Damit ließen sich pro Jahr 6,7 Millionen Tonnen CO₂ einsparen.

Eine ältere Studie aus dem Jahr 2020 war noch zu dem Ergebnis gekommen, dass durch ein generelles Tempolimit von 120 der Ausstoß von nur 2,6 Millionen Tonnen Kohlendioxid vermieden werden könnte. Der Grund für den großen Unterschied: 2020 seien laut dem UBA die sogenannten Routenwahl- und Nachfrageeffekte nicht berücksichtigt worden. So würden Autofahrer*innen aufgrund eines Tempolimits eher Strecken nutzen, die kürzer und langsamer zu befahren sind. Dies spare zusätzlich Kraftstoff. Die Nachfrageeffekte meinen den Umstieg auf andere, klimaschonendere Verkehrsmittel, wie Bahn oder Fernbus – oder den gänzlichen Verzicht auf die Fahrt.

Ein Tempolimit hätte aber nicht nur positive Auswirkungen auf den Klimaschutz. Zusätzlich führt es zu weniger Lärm und verbesserter Luft. Müssten Autos nicht mehr für die jetzigen Höchstgeschwindigkeiten konzipiert werden, könnten sie leiser, kleiner und leichter sein und allein deswegen weniger verbrauchen. Eine geringere Höchstgeschwindigkeit wird die Sicherheit im Verkehr erhöhen und die Wahrscheinlichkeit für Verkehrstote senken.

Nach den Erfahrungen in anderen Ländern wird der Verkehrsfluss sogar besser als bisher, bei Einführung eines Tempolimits. Bei geringeren und gleichmäßigeren

Ein Tempolimit führt bei Schnellfahrern zu Zeitverlusten: Wer auf einer 100 Kilometer langen Strecke mit 160 km/h statt 130 km/h fährt, spart dabei achteinhalb Minuten Zeit.

Ein knappes Drittel der Kraftfahrzeuge in Deutschland fährt auf Strecken ohne Tempolimit schneller als 130 km/h, so die Bundesanstalt für Straßenwesen. Zwölf Prozent der Autofahrer fahren zwischen 130 und 140 km/h und weniger als zwei Prozent schneller als 160 km/h. Zu diesen Ergebnissen kommt eine Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW). Diese Autofahrer gehören demnach zu den Verlierern und Verliererinnen des Tempolimits. Sie würden zwar Spritkosten sparen, aber dafür langsamer an ihr Ziel kommen. Für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer gäbe es hingegen keine Nachteile.

Auch der gesamte Lkw-Verkehr werde bei einem Tempolimit von 130 km/h nicht beeinträchtigt. Die Frachtbranche könnte durch ein Tempolimit nur gewinnen, denn es käme zu weniger Verzögerungen durch Staus. Weniger Unfälle führen zu weniger Staus, wodurch wiederum Zeitgewinne für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer entstehen würden, die auch bisher schon unter Richtgeschwindigkeit fahren..

Knapp 40 Millionen Menschen leben einer Studie zufolge in Deutschland in bis zu fünf Kilometer Nähe von Autobahnen und wären damit betroffen. Studien zufolge sei Luftverschmutzung für die Gesundheit von Kindern und älteren besonders schädlich.

Die rechtliche Umsetzung gilt als sehr einfach. Der Gesetzgeber müsste allein in Paragraf 3 der Straßenverkehrsordnung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für Autobahnen hinzufügen

Das Tempolimit umzusetzen verursache praktisch keine Kosten – ein großer Vorteil für eine Klimaschutzmaßnahme im Verkehrssektor, so Philipp George vom Verein CO2-Abgabe. „Auch die FDP weiß, dass der Haushalt schon gemacht wurde und die Handlungsoptionen begrenzt sind.“

Theoretisch könnte ein Tempolimit über eine Gesetzesinitiative des Bundesrats eingebracht werden: Angenommen, alle Länder ohne Unions- und FDP-Beteiligung stimmten dafür, so bräuchte es nur noch eine Landesregierung mit CDU-Beteiligung, um eine absolute Mehrheit der Stimmen zu erreichen. Dann müsste der Bundestag sich mit dem Vorschlag befassen.

Der Landesverband NRW soll diesen Vorschlag in den Bundesparteitag einbringen.

