

**Anhörung des Wirtschaftsausschusses zum Thema  
"Klimaschutz im Straßenverkehr - jetzt!", Drucksache 19/1899**

**Schriftliche Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Nord**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Nord bedankt sich herzlich für die Möglichkeit, zum Thema „Klimaschutz im Straßenverkehr - jetzt!“ Stellung beziehen zu dürfen. Nachfolgend finden Sie die schriftliche Stellungnahme.

**1. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen heute**

Das deutsche Autobahnnetz wickelt gegenwärtig rund 30 Prozent der Fahrleistung aller motorisierten Straßenfahrzeuge ab. Auf 70,4 Prozent der 25.767 Kilometer Bundesautobahnen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit dabei nicht beschränkt.<sup>1</sup>

**2. Klimaschutz: Tempolimit verringert CO<sub>2</sub>-Ausstoß**

Neben der Verkehrssicherheit bringt ein Tempolimit auf Autobahnen einen schnellen Beitrag zum Klimaschutz. Denn ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen würde zu einer Einsparung von rund 2,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr führen.<sup>2</sup> Keine Einzelmaßnahme im Verkehrsbereich, die sofort wirkt, bringt so viel CO<sub>2</sub>-Minderung wie ein Tempolimit.

Mögliche Sekundäreffekte sind bei dem genannten Minderungspotential durch ein Tempolimit noch nicht berücksichtigt. Durch die Absenkung der Höchst- und somit auch der Durchschnittsgeschwindigkeit sind Verlagerungseffekte auf andere, klimaschonende Verkehrsträger zu erwarten.<sup>3</sup>

Darüber hinaus sind elektrisches und (Teil-) autonomes Fahren nur mit einem Tempolimit sinnvoll möglich. Hohe Geschwindigkeiten machen E-Autos in Bezug auf die Reichweite nicht konkurrenzfähig. Laut Aussagen von Forschung und Industrie ist teilautonomes Fahren ist lediglich bis 130 km/h sicher möglich.

---

1 BAST: Tempolimits auf Autobahnen, 2015,  
[https://www.bast.de/BAST\\_2017/DE/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Verkehrstechnik/Downloads/V1-BAB-Tempolimit-2015.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Verkehrstechnik/Downloads/V1-BAB-Tempolimit-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=6)

2 UBA (Hrsg.): Klimaschutz durch Tempolimit, Wirkung eines generellen Tempolimits auf Bundesautobahnen auf die Treibhausgasemissionen, Dessau-Roßlau, Februar 2020.

3 Scholz, Th.; Schmallowsky, A.; Wauer, T. (2007): Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg. Schlothauer & Wauer Ingenieur-gesellschaft für Straßenwesen; Landesbetrieb Straßen-wesen Brandenburg.

### **3. Wirksamer Klimaschutz durch Verbrauchsbegrenzung**

Derzeit soll die Begrenzung des Kraftstoffverbrauchs für Neuwagen durch die entsprechende EU-Verordnung<sup>4</sup> für CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte erfolgen. Die EU-Verordnung betrachtet dabei keine Einzelfahrzeuge, sondern die gesamte Neuwagenflotte eines Herstellers. Hersteller haben damit die Möglichkeit, verbrauchsintensive Modelle mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Programm zu haben, wenn dies durch sparsame Fahrzeuge im Flottenprogramm kompensiert wird. Die tatsächliche Fahrleistung, also der tatsächliche Anteil der jeweiligen Modelle an den realen CO<sub>2</sub>-Emissionen bleibt dabei unberücksichtigt. Deshalb fordert der VCD für die anstehende Revision der EU-Verordnung, die Einführung eines maximalen Verbrauchs- bzw. CO<sub>2</sub>-Werts, den kein Neufahrzeug überschreiten darf. Darüber hinaus sollten in Zukunft die tatsächlichen Emissionen und Verbräuche betrachtet werden und nicht bloß theoretische Laborwerte auf dem Prüfstand.

Die Landespolitik sollte hier ein wichtiges Signal an die Bundesregierung senden, sich für entsprechende Änderungen einzusetzen.

### **4. Verkehrssicherheit**

Gegner eines allgemeinen Tempolimits führen gerne ins Feld, dass die deutschen Autobahnen zu den sichersten Straßen gehören. Angesichts dessen, dass auf Autobahnen ausschließlich Kraftfahrzeuge und keine Zufußgehenden und Radfahrenden unterwegs sind und zudem kein Kreuzungsverkehr stattfindet, ist dies nicht weiter verwunderlich.

Die Unfallstatistik zeigt jedoch, dass im vergangenen Jahrzehnt die Zahl der Getöteten auf Autobahnen kaum zurückgegangen ist. Innerorts und auf Landstraßen ist die Anzahl der bei Unfällen Getöteten jedoch deutlich gesunken.

Rund 44 Prozent der tödlichen Unfälle auf Autobahnen sind Geschwindigkeitsunfälle. Gegen Ende der 200er Jahre waren es noch rund 35 Prozent. Auf Streckenabschnitten mit besonderen Gefährdungen durch Verkehrsdichte oder Topographie gelten bereits dauerhafte oder situationsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die hohe Zahl der Getöteten ist also auf den Strecken zu beklagen, die als »sicher« gelten für unbegrenztes Schnellfahren, kein außergewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen haben, die einen guten Ausbaustandard haben, kurvenarm und unbelastet von Straßenschäden oder topografischen Einflüssen sind.

Nicht zuletzt macht der demografische Wandel ein Tempolimit notwendiger denn je. Unsere Gesellschaft wird zunehmend älter. Bereits heute geben laut einer Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) 15 Prozent der Befragten<sup>5</sup> an, durch Fahrer\*innen, die schneller als 130 km/h fahren, Angst zu verspüren.

### **5. 120 – 80 – 30 – Mehr Sicherheit und nachhaltigere Mobilität überall!**

Ein Tempolimit auf Autobahnen ist dringend einzuführen – genauso dringend sind vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit aber auch Tempo 30 als

4 EU 2019/631.

5 DVR: Raser und Drängler verunsichern beim überholen, 5.6.2018, [https://www.dvr.de/presse/informationen/infografiken/raser-und-draengler-verunsichern-beim-ueberholen\\_id-5001.html](https://www.dvr.de/presse/informationen/infografiken/raser-und-draengler-verunsichern-beim-ueberholen_id-5001.html)

Regelgeschwindigkeit innerorts und Tempo 80 auf Landstraßen durchzusetzen. Die meisten tödlichen Unfälle ereignen sich auf Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen, oft unter dem Begriff „Landstraßen“ zusammengefasst. Auf den Landstraßen ist die Zahl und der Anteil schwerer Unfälle besonders hoch: wegen der hohen Geschwindigkeiten der schnellsten Fahrzeuge und der großen Tempounterschiede aller Fahrzeuge auf den Landstraßen. Auf allen Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis einschließlich sechs Metern sollte Tempo 80 gelten.

Innerorts ist die Gefährdung für Zufußgehende und Radfahrende durch eine hohe räumliche und verkehrliche Dichte besonders hoch. Insbesondere mit Blick auf eine gewünschte Verlagerung auf ökologische Verkehrsträger fordert der VCD deshalb eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts.

## **6. LKW-Überholverbot**

Derzeit kommt es immer wieder zu gefährlichen Überholvorgängen von LKW auf Autobahnen (sog. Elefantenrennen). Ein generelles LKW-Überholverbot könnte dies unterbinden und für mehr Verkehrssicherheit sorgen. Eine generelle Absenkung der Regelgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 120 und auf Landstraßen auf 80 km/h würde jedoch durch die allgemeine Verringerung der Geschwindigkeitsunterschiede auch die Gefährdung durch LKW-Überholvorgänge verringern. Ein generelles LKW-Überholverbot wäre in diesem Fall entbehrlich.