

# Regierung prüft Tempolimit

## Kommission berät über Klimaschutz – Verkehr könnte dazu beitragen

VON ANDREAS HOENIG  
UND TERESA DAPP

Berlin – Mehr Klimaschutz im Verkehr – um das zu erreichen, spricht eine Regierungskommission über Vorschläge wie Tempolimits auf Autobahnen, höhere Dieselsteuern und eine Quote für Elektroautos. Es handelt sich allerdings um einen ersten Vorschlag, „mit dem in keiner Weise Vorfestlegungen verbunden sind“, wie es in dem Papier von Anfang Dezember heißt. Der Katalog mit Ideen diene als „erste Orientierung“, wie der Verkehr sein Ziel für das Einsparen von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) bis 2030 schaffen könnte. Die Wirkung weiterer Maßnahmenbündel werde berechnet.

Der Spiegel hatte berichtet, die Arbeitsgruppe zum Klimaschutz innerhalb der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ wolle ein Tempolimit von 130 Kilometer pro Stunde und höhere Steuern auf Diesel vorschlagen. „Die angeführten Maßnahmen stammen aus einem Arbeitspapier aus dem Dezember und sind völlig zusammenhanglos und plakativ herausgezogen worden“, hieß es dazu gestern aus der Kommission.

In dem Papier geht es konkret um Überlegungen etwa über eine Neuzulassungsquote für Elektro-Pkw in Deutschland und die Umgestaltung der Energiesteuern. So könnte es ab 2022 zunächst eine Angleichung der Diesel- und Benzinsteuer geben und ab 2023 einen schrittweisen Anstieg. Eine Idee ist auch ein Tempolimit von 130 Stundenkilometern auf Autobahnen – es scheint aber mehr als fraglich, ob die Politik eine solche unpopuläre Maßnahme wirklich umsetzen würde.

Die Arbeitsgruppe hatte ursprünglich schon bis Ende 2018 Vorschläge vorlegen wollen, nun soll ein Konzept bis Ende März stehen. Hintergrund sind Klimaschutz-Ziele der Bundesregierung bis 2030 für die einzelnen Sektoren wie Energiewirtschaft, Gebäude und Verkehr.



Auch Tempolimits wie hier auf der A 81 in Baden-Württemberg helfen, Kohlendioxid einzusparen. Ob die Politik einen so unpopulären Schritt wagt, ist aber nicht sicher.

FOTO: PATRICK SEEGER/DPA

In der Kommission sitzen Vertreter ganz unterschiedlicher Interessen, darunter IG

Metall, ADAC, Industrieverband BDI, Volkswagen, Deutsche Bahn, Städtetag und

Umweltverbände wie Nabu und BUND. In den Beratungen geht es auch um soziale

Aspekte – etwa darum, untere und mittlere Einkommen im Schnitt nicht höher zu belasten.

Anders als im Energiebereich ist im Verkehr in den vergangenen Jahren beim Ausstoß der Treibhausgasemissionen wenig passiert – im Gegenteil. Mehr Autos, höhere Fahrleistungen und immer stärkere Motoren haben dafür gesorgt, dass der Ausstoß von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) im Autoverkehr sogar noch gestiegen ist.

Nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes war der Autoverkehr in Deutschland 2017 für die Emission von 115 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> verantwortlich – 6,4 Prozent mehr als im Jahr 2010.

Bei den Beratungen der Kommission geht es auch um eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Rad- und Fußverkehrs sowie um eine Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe bei Lastwagen.

dpa

### KOMMENTAR

#### Tempolimit Den zweiten Schritt nicht vor dem ersten machen

ANDREAS LUKESCH



Die 20-köpfige Klima-Kommission hat Vorschläge für eine Reduzierung des Autoverkehrs erarbeitet, die man vielleicht nicht gerade aus dem Bundesverkehrsministerium erwartet hätte, die aber inhaltlich alle schon einmal da waren. Die Experten schlagen – wenig überraschend – vor, den Sprit teurer zu machen und das Tempo auf den Autobahnen zu reduzieren. In der Folge lassen die Menschen ihre Autos stehen und nutzen Bus und Bahn. So der

Plan, der richtige und wichtige Ansätze aufweist, der aber viele gleichlautende Initiativen der Vergangenheit die Schwäche hat, den zweiten vor dem ersten Schritt zu machen.

Es gibt gute Gründe für ein Tempolimit, nicht nur wegen des Klimaschutzes. Aber in der Summe wären die Sanktionen unsozial und träfen wieder ausnahmslos alle Autofahrer. Auch jene, die nicht im PS-Rausch auf der linken Spur dahinrasen, sondern auf

ihr Auto angewiesen sind, um zur Arbeit zu kommen. Viel wichtiger ist jedoch, dass es wenig Sinn macht, den Individualverkehr einzubremsen, ohne zuvor belastbare Gegenangebote aufzubauen.

Wie weit etwa die Bahn davon entfernt ist, eine attraktive Mobilitäts-Alternative zu sein, wurde uns erst diese Woche wieder vor Augen geführt. Sie wäre restlos überfordert, drängten tatsächlich Massen von Autofahrern auf die Schiene.

luk@hna.de

## Völlig freie Fahrt gab's nur in den 1950er-Jahren

### Tempolimit 50 innerorts kam 1957 – höchstens 100 auf Landstraßen gilt seit 1972

Berlin - Umwelt- und Klimaschützer haben die Forderung nach einem Tempolimit auf Autobahnen seit Jahrzehnten im Programm. Politisch fand sich im Land der Autobauer und -fahrer bislang nie eine Mehrheit, die gewagt hätte, deutsche Autobahnen durchgehend mit Geschwindigkeitsbegrenzung auszustatten.

Deutschland gilt europaweit als letztes Land ohne Autobahn-Tempolimit. Und damit auch als Ziel von schnellfahrenden Ausländern im Grenzgebiet, die nach Feierabend gerne mal ein paar Stunden über deutsche Pisten donnern. Das dürfte sich kaum ändern: Zuletzt zur

Bundestagswahl 2017 stellten Parteien das in Wahlprogrammen ausdrücklich noch einmal klar. Ein Tempolimit auf Autobahnen lehnen Union, FDP und AfD ausdrücklich ab - Grüne und Linke fordern generell höchstens 120 km/h. Die SPD setzt auf flexible Tempolimits. Ebenfalls kurz vor der Wahl 2017 meldete der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) nach einer repräsentativen Umfrage unter 2000 über 18-Jährigen aber auch eine knappe Mehrheit von 52 Prozent fürs Autobahn-Tempolimit – knapp zwei Dritteln davon wäre 130 recht gewesen.

Unterstützung kam jüngst von der Evangelischen Kirche

Mitteldeutschland (EKM): Sie will ab Aschermittwoch (6. März) in vier Wochen 50 000 Unterschriften für ein Tempolimit 130 auf Autobahnen sammeln, um so eine öffentliche Debatte im Petitionsausschuss des Bundestages durchzusetzen.

#### Autobahn-Tempolimits in Europa

Generelle Tempolimits auf Autobahnen europäischer Länder nach Angaben des ADAC (Stand Juni 2018):

- Norwegen 100 km/h
- Großbritannien 112 km/h
- Irland, Portugal, Spanien, Belgien, Schweiz 120 km/h

- Niederlande, Luxemburg, Frankreich, Österreich, Italien, Tschechische Republik, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Kroatien 130 km/h
- Polen 140 km/h
- Schweden je nach Beschilderung

Die viel zitierte freie Fahrt für freie Bürger herrschte in Reinform nur während der 1950er für ein paar Jahre auf allen Straßen der Bundesrepublik. Tempolimits aus der Nazizeit (Tempo 40 innerorts/sonst überall 80) waren während des Wirtschaftswunders

Ende 1952 gekippt worden. Stark steigende Autozahlen und hochschießende Zahlen bei den Verkehrstoten brachten zum 1. September 1957 Tempo 50 in Ortschaften. Die DDR hielt ohne Unterbrechung an Tempolimits fest.

1970 beklagte Westdeutschland einen traurigen Spitzenwert von fast 20 000 Verkehrstoten. Zwei Jahre später kam – auch wegen der Ölkrise – als Großversuch das 100-Limit für Landstraßen, 1976 wurde daraus eine bundesweite Pflichtgrenze. Wieder zwei Jahre später kam für Autobahnen als Richtgeschwindigkeit Tempo 130 – man kann sich dran halten, muss es aber nicht.

wrk/dpa