

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)**

- 1. zu dem Antrag der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 16/5145 –**

**Einführung eines generellen Tempolimits von 130 Stundenkilometern auf Bundesautobahnen**

- 2. zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/5420 –**

**Einführung eines generellen Tempolimits von 120 km/h auf deutschen Autobahnen**

### **A. Problem**

Zu Nummer 1

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem auf Bundesautobahnen zum 1. Januar 2008 eine generelle Geschwindigkeitsobergrenze von 130 Kilometern pro Stunde als Bestandteil der integrierten CO<sub>2</sub>-Minderungsstrategie im Automobilsektor eingeführt werden soll.

Zu Nummer 2

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes bzw. der Straßenverkehrsordnung vorzulegen, mit denen auf deutschen Autobahnen zum 1. Januar 2008 als klimapolitische Sofortmaßnahme zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehrssektor und als Beitrag für mehr Verkehrssicherheit auf Autobahnen eine generelle Geschwindigkeitsobergrenze von 120 Kilometern pro Stunde eingeführt werden soll.

**B. Lösung**

Zu Nummer 1

**Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie eine Stimme der Fraktion der SPD**

Zu Nummer 2

**Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Stimmenthaltung der Fraktion der SPD**

**C. Alternativen**

Zu den Nummern 1 und 2

Annahme

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Antrag auf Drucksache 16/5145 abzulehnen,
2. den Antrag auf Drucksache 16/5420 abzulehnen.

Berlin, den 3. Juli 2007

### **Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Dr. Klaus W. Lippold**  
Vorsitzender

**Gero Storjohann**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Gero Storjohann

### I. Überweisung

Zu den Nummern 1 und 2

Der Deutsche Bundestag hat die Anträge auf **Drucksachen 16/5145** und **16/5420** in seiner 100. Sitzung am 24. Mai 2007 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Gesundheit und den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Nummer 1

Der Antrag beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem auf Bundesautobahnen zum 1. Januar 2008 eine generelle Geschwindigkeitsobergrenze von 130 Kilometern pro Stunde als Bestandteil der integrierten CO<sub>2</sub>-Minderungsstrategie im Automobilsektor eingeführt werden soll.

Zu Nummer 2

Der Antrag beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes bzw. der Straßenverkehrsordnung vorzulegen, mit denen auf deutschen Autobahnen zum 1. Januar 2008 als klimapolitische Sofortmaßnahme zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehrssektor und als Beitrag für mehr Verkehrssicherheit auf Autobahnen eine generelle Geschwindigkeitsobergrenze von 120 Kilometern pro Stunde eingeführt werden soll.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Nummer 1

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Antrag in seiner 57. Sitzung am 20. Juni 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 41. Sitzung am 20. Juni 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu Nummer 2

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Antrag in seiner 57. Sitzung am 20. Juni 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei

Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 41. Sitzung am 20. Juni 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

### IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Anträge auf Drucksachen 16/5145 und 16/5420 in seiner 43. Sitzung am 20. Juni 2007 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** wies darauf hin, dass es auf einem Drittel des deutschen Autobahnnetzes bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen gebe. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung lasse sich mit dem Gedanken einer Harmonisierung in Europa nicht begründen; Deutschland weise im Bereich der Verkehrssicherheit zum Teil bessere Ergebnisse auf als Länder, welche für ihre Autobahnen generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt hätten. Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen werde zu einem verminderten Interesse von Autokäufern an Sicherheitstechnik führen, was Konsequenzen für das Ausmaß von Unfallfolgen habe. Es sei auch zu erwarten, dass sich die Verkehrsteilnehmer nicht an eine Geschwindigkeitsbegrenzung hielten, weil sie den Sinn einer solchen Regelung nicht nachvollziehen könnten. Der Mehrverbrauch an Kraftstoff betrage im Vergleich zu der Situation im Falle der Einführung eines Tempolimits nur 0,4 Prozent des gesamten Kraftstoffverbrauchs. Es sei zu befürchten, dass eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen zu einer Verkehrsverlagerung auf Land- und Kreisstraßen führt, was zu Staus und damit zu erhöhtem Kraftstoffverbrauch führen könne. Ein Tempolimit sei daher ökonomisch und ökologisch kontraproduktiv.

Die **Fraktion der SPD** vertrat die Auffassung, die Autobahnen seien die sichersten Straßen. Handlungsbedarf gebe es vor allem im Bereich der Landstraßen, hier seien die schwersten Unfälle zu verzeichnen. Sie wies darauf hin, dass man die Sicherheit auf den Autobahnen durch bauliche Maßnahmen erheblich verbessert habe. In einer Reihe von Ländern mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen sei die Zahl der Unfälle deutlich höher als in Deutschland. Zudem müssten Beschränkungen für den Bürger auch nachvollziehbar sein. Dort, wo für den Verkehrsteilnehmer Gründe für eine Geschwindigkeitsbegrenzung erkennbar seien, wie etwa im Bereich von Baustellen, würde diese auch beachtet. Statt eines generellen Tempolimits sei es sinnvoller, die Zahl der Verkehrsbeeinflussungsanlagen zu erhöhen, um die Geschwindigkeit situationsabhängig beeinflussen zu können. Eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung setze auch entsprechende Kontrollen voraus, was wiederum voraussetze, dass man Personal von Autobahnabschnitten abziehe, welche als Unfallschwerpunkte

mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung versehen seien. Man solle nicht auf Verbote setzen, sondern auf Innovationen im Bereich der Fahrzeugtechnik und der Verkehrsbeeinflussung.

Die **Fraktion der FDP** vertrat die Auffassung, dass die Studie des Umweltbundesamtes, auf welche sich die Befürworter eines Tempolimits beriefen, von der unrealistischen Annahme ausgehe, dass auf den Autobahnen, für welche es keine Geschwindigkeitsbeschränkung gebe, mehr als die Hälfte der Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h fahre. Dies bedeute, dass auch die auf dieser Basis errechneten Zahlen zur CO<sub>2</sub>-Einsparung nicht nachvollziehbar seien. Das CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen liege bei weniger als 1 Prozent der Gesamtemissionen des Verkehrs. Es sei zu befürchten, dass es bei Einführung eines generellen Tempolimits für Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen auch dort keine Akzeptanz mehr geben werde, wo solche Begrenzungen notwendig seien. Die Erwartung, dass die Automobilindustrie generell weniger leistungsstarke Fahrzeuge produzieren werde, wenn es in Deutschland ein Tempolimit gebe, sei verfehlt. Da es in den meisten Staaten bereits ein Tempolimit gebe, würde der weltweite Automobilmarkt eine solche Entwicklung bereits bewirkt haben, wenn die Annahme zuträfe.

Die **Fraktion DIE LINKE.** vertrat die Auffassung, es sei nicht nachvollziehbar, weshalb Geschwindigkeitsbegrenzungen zwar auf einem Teil der Autobahnen möglich seien, auf den übrigen Autobahnen aber nicht möglich sein sollten. Man könne gesetzliche Regelungen auch nicht auf die Fälle beschränken, in denen man sich sicher sei, dass sich alle Adressaten daran hielten. Ein generelles Tempolimit sei eine einfache und schnell umzusetzende Maßnahme zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Verbrauchs. Die CO<sub>2</sub>-Einsparung hierdurch sei doppelt so groß wie die Einsparung durch das CO<sub>2</sub>-Sanierungsprogramm für Gebäude. Zudem sei darauf hinzuweisen, dass manche Geschwindigkeiten, welche auf Autobahnen gefahren würden, von anderen Verkehrsteilnehmern als eine Bedrohung empfunden würden. Man

müsse auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ein Signal setzen, dass solche extremen Geschwindigkeiten nicht gewollt seien. Für viele Bürger sei eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch ein Anlass zu überlegen, ob sie sich im Hinblick auf die passive Sicherheit wirklich ein großes und schweres Fahrzeug anschaffen müssten. Viele Menschen seien in Deutschland bereit, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** sprach sich dagegen aus, auf Regelungen zu verzichten, weil nicht gesichert sei, dass sich die Normadressaten daran hielten. Was die Verkehrssicherheit betreffe, dürfe man nicht die Sicherheit auf Autobahnen ohne Tempolimit in Deutschland mit der Sicherheit von Autobahnen mit Tempolimit im Ausland vergleichen. Vielmehr müsse man Autobahnabschnitte in Deutschland mit und ohne Tempolimit vergleichen. Die frühere rot-grüne hessische Landesregierung habe in Hessen entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt. Dadurch sei die Zahl der Unfälle stark zurückgegangen. Sie glaube, dass das hessische Beispiel auch für ganz Deutschland repräsentativ sei. Der Hinweis, dass deutsche Autobahnen besonders sicher seien, bedeute nicht, dass man sie nicht noch sicherer machen könne. Durch ein Tempolimit gebe es weniger Tote und Verletzte als bisher. In Bezug auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß seien vor allem die Spitzengeschwindigkeiten problematisch. Ein Tempolimit führe hier kurzfristig zu einer Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Antrag auf Drucksache 16/5145 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie eine Stimme aus der Fraktion der SPD abgelehnt.

Den Antrag auf Drucksache 16/5420 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Stimmenthaltung der Fraktion der SPD abgelehnt.

Berlin, den 3. Juli 2007

**Gero Storjohann**  
Berichterstatter





