

Klima schützen, Wohlstand sichern – Baden-Württembergs grüner Weg ins klimaneutrale und fossilfreie Zeitalter



LDK in Sindelfingen am 21.-22.09.2019

Antragsteller*in: Odenwald-Kraichgau

Beschlussdatum: 11.09.2019

Änderungsantrag zu KLI

Von Zeile 435 bis 436 einfügen:

Bahn sofort zu beenden. Zudem muss aus dem Bundesverkehrswegeplan endlich ein nachhaltiger Mobilitätsplan für Deutschland werden.

Und wir wollen ein Tempolimit von höchstens 130 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf zweispurigen Landstraßen, denn das ist nicht nur gut fürs Klima, sondern auch für die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz.

Begründung

Wann, wenn nicht jetzt ist die Zeit, ein Tempolimit einzuführen?

Keine andere Maßnahme für den Klimaschutz, die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz ist so einfach, so kurzfristig und so kostengünstig zu erreichen.

Vertiefte fachliche Begründung

(Aus „#Faktenfuchs: Was bringt ein Autobahn-Tempolimit für die Umwelt?“ des Bayrischen Rundfunks, 19.2.2019; <https://www.br.de/nachrichten/wissen/faktenfuchs-was-bringt-ein-autobahn-tempolimit-fuer-die-umwelt,RGdL00H>)

Der CO₂-Ausstoß hängt mit dem Kraftstoffverbrauch zusammen. Bei steigender Geschwindigkeit nimmt der Luftwiderstand und damit der Kraftstoffverbrauch exponentiell zu. Ein Mittelklasse-Pkw verbraucht bei 160 km/h um bis zu 35 Prozent mehr Kraftstoff als bei 130 km/h, wie es im Fragenkatalog für die theoretische Führerscheinprüfung heißt. Dass langsamer fahren Sprit spart, hat auch die OECD in der [Studie "Speed Management"](#) von 2006 ermittelt: Dort steht, dass ein Auto bei 90 km/h 23 Prozent weniger Kraftstoff verbraucht als bei 110 km/h.

Wenn Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer davon spricht, dass ein Tempolimit auf Autobahnen den gesamten CO₂-Ausstoß in Deutschland um weniger als 0,5 Prozent senken würde, bezieht er sich auf die [Studie "Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen"](#) des Umweltbundesamtes (UBA) aus dem Jahr 1999, wie eine BR24-Nachfrage ergab. Aufgrund der alten Daten, der Begrenzung auf Westdeutschland, des veränderten Autobestandes und der inzwischen deutlich verschärften Abgasgesetzgebung ist diese UBA-Studie nur noch sehr begrenzt aussagefähig.

Neuere Zahlen zur CO₂-Einsparung liefert das Handbuch für Emissionsfaktoren für Straßenverkehr (HBEFA). Das ist eine europäische Datenbank, die das [Öko-Institut](#) und das [International Council on Clean Transportation](#) im Rahmen einer Studie zu Klimaschutz im Verkehr ausgewertet haben. Auftraggeber war die Denkfabrik [Agora Verkehrswende](#), die anstrebt, dass der Verkehr bis 2050 ganz ohne Kohlenstoff auskommt. Basierend auf Daten aus dem HBEFA 3.2 aus dem Jahr 2014 kommen die Forscher zu dem Schluss, dass ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen ab dem

Jahr 2020 die CO₂-Emissionen des gesamten Auto-Verkehrs in Deutschland um 1,1 bis 1,6 Prozent senken würde.