

Stand: 09.01.2026 09:58:18

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/132

"Ja zum Tempolimit! Für sichere Autobahnen, weniger Abgase, Lärm und Staus"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/132 vom 22.01.2019
2. Beschluss des Plenums 18/184 vom 23.01.2019
3. Plenarprotokoll Nr. 6 vom 23.01.2019



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Eva Lettenbauer, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Gisela Sengl und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Ja zum Tempolimit! Für sichere Autobahnen, weniger Abgase, Lärm und Staus

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, eine Bundesratsinitiative zu starten, mit dem Ziel, die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 130 km/h zu begrenzen und damit der Empfehlung der Expertenkommission der Bundesregierung „Klimaschutz im Verkehr“ zu folgen.

Begründung:

Fast alle Staaten auf der Welt haben eines gemeinsam: eine Höchstgeschwindigkeit auf ihren Straßen, auch auf den Autobahnen. Dieses Tempolimit gibt es aus guten Gründen. Es hilft, Unfälle zu vermeiden, sorgt für geringeren Kraftstoffverbrauch und damit für weniger Abgase, vermindert die Lärmbelastung und reduziert die Zahl der Staus. In Deutschland gibt es trotz der vielen guten Gründe, die dafür sprechen, keine generelle Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen. Tempolimits sind ein wichtiges Mittel, um die Zahl der Verkehrstoten zu reduzieren; deshalb fordert auch die Gewerkschaft der Polizei Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen nimmt im hohen Geschwindigkeitsbereich überproportional zu, da im Wesentlichen der Rollwiderstand linear ansteigend und der Luftwiderstand exponentiell steigend zu überwinden sind. Bei einem niedrigeren Tempo sinkt der Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen. Das ist vor allem auf Autobahnen und Landstraßen relevant. Über diese primäre, sofort erzielbare Wirkung hinaus, bergen dauerhafte Beschränkungen erhebliches zusätzliches Sparpotenzial: Da die hohen Endgeschwindigkeiten heutiger Fahrzeuge dann nicht mehr ausgefahren werden können, kann ein Tempolimit langfristig zu Veränderungen der Flotte hin zu Fahrzeugen mit geringerer Nennleistung beitragen. Das Umweltbundesamt beziffert die CO₂-Minderungspotenziale gegenüber dem Trend durch die Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf Bundesautobahnen für 2020 und 2030 mit rund 3 Mio. t CO₂.



**Beschluss
des Bayerischen Landtags**

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Eva Lettenbauer, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Gisela Sengl und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drs. 18/132

Ja zum Tempolimit! Für sichere Autobahnen, weniger Abgase, Lärm und Staus

Ablehnung

Die Präsidentin

Ilse Aigner

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Thorsten Schwab

Abg. Manfred Eibl

Abg. Dr. Ralph Müller

Abg. Florian von Brunn

Dritter Vizepräsident Alexander Hold

Abg. Sebastian Körber

Staatsminister Joachim Herrmann

Abg. Susanne Kurz

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich rufe den zweiten Dringlichkeitsantrag auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Ja zum Tempolimit! Für sichere Autobahnen, weniger Abgase, Lärm und Staus (Drs. 18/132)

Ich eröffne die Aussprache. Erster Redner ist der Kollege Dr. Markus Büchler.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Kommission der Bundesregierung zur Zukunft der Mobilität hat Vorschläge gemacht, wie Deutschland seinen Klimaschutzzielen einen Schritt näherkommen könnte. Einer dieser Vorschläge ist Tempo 130 auf Autobahnen. Meine Damen und Herren, so realitätsnahe Gedankenspiele, die dem gesunden Menschenverstand unmittelbar einleuchten, hat man bisher von unserem Bundesverkehrsminister selten gehört. Zum Glück hat er sich wahrscheinlich an den Spruch erinnert: Wenn ich nicht mehr weiterweiß, gründe ich einen Arbeitskreis.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Herausgekommen ist dabei diese großartige Kommission mit Leuten, die sich sogar richtig in der Verkehrs- und Umweltpolitik auskennen. Da folgen wir mit unserem Dringlichkeitsantrag natürlich sehr gerne den Vorschlägen aus dem Bundesverkehrsministerium.

Aber zur Sache: Was bringt das Tempolimit? – Das Tempolimit schützt das Klima.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER))

Immerhin drei Millionen Tonnen CO₂ könnten sofort eingespart werden. Damit ist ein Tempolimit auf den Autobahnen so ziemlich die billigste und schnellste Möglichkeit, den Klimaschutz effektiv voranzubringen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Aber es geht nicht nur um das Klima. Es geht auch um Sicherheit im Verkehr, auch wenn – in Anführungsstrichen – "nur" 8 % der Unfalltoten auf Autobahnen gestorben sind, die häufigste Unfallursache auf unseren Straßen ist das Rasen. Das sagt jede Statistik. Rasen tötet.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Abgesehen von den Unfallzahlen trauen sich viele, gerade auch ältere Menschen, überhaupt nicht mehr, auf der Autobahn zu fahren. Das Rasen weniger beschränkt die Möglichkeiten vieler Menschen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wie entspannt ist dagegen das Fahren im Ausland. Geben Sie doch zu, dass Sie selber froh sind, wenn Sie raus sind aus unserem Rasistan, weg von unseren Straßen. Ab Walserberg, ab Waidhaus, beginnt zivilisiertes Fahren, ohne Angst im Nacken, ohne daherschießende Raser im Rückspiegel.

(Unruhe)

Meine Damen und Herren, ein Tempolimit macht Straßen außerdem leistungsfähiger. Die Verkehrswissenschaft weiß: Bei niedrigeren Geschwindigkeiten, bei gleichmäßigen Geschwindigkeiten passen einfach mehr Fahrzeuge auf die Straßen. Das reduziert Staus, das macht Verkehr flüssiger und spart Kosten.

(Beifall bei den GRÜNEN – Lachen bei Abgeordneten der CSU und der FREIEN WÄHLER)

Und zum Schluss, meine verehrten Damen und Herren: Ein Tempolimit bringt endlich Ruhe für Hunderttausende Lärmgeplagte entlang unserer Autobahnen. Ich wohne selber in einem Dreieck zwischen A 92 und A 99. Ich weiß, wie das ist, wenn mitten in

der Nacht ein Motorrad auf 200 Stundenkilometer rauftzieht: Da stehst du senkrecht im Bett. Lärm macht krank, Rasen macht krank, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Deshalb bitte ich Sie: Stimmen Sie unserem Dringlichkeitsantrag zu. Sorgen Sie dafür, dass im Bundesrat für ein generelles Tempolimit auf unseren deutschen Autobahnen gestimmt wird. Sicherer Fahren mit 130 gibt uns Lebensqualität, sicheres Fahren mit 130 schützt Mensch und Natur.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Also, geben Sie sich einen Ruck, nehmen Sie den Klimaschutz an dieser Stelle einmal ernst, erlösen Sie die Lärmgeplagten, retten Sie Menschenleben, und sagen Sie einfach Ja zu unserem Dringlichkeitsantrag!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Das Wort hat jetzt der Kollege Thorsten Schwab von der CSU.

Thorsten Schwab (CSU): (Beitrag nicht autorisiert) Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Aufhänger ist diesmal ein anderer.

(Florian von Brunn (SPD): Der Aufhänger ist der Scheuer!)

Diesmal ist es der Klimaschutz. Aber das Thema Tempolimit auf deutschen Autobahnen ist nicht neu. Das hatten wir schon öfter. Damals war die Verkehrssicherheit, jetzt ist der Klimaschutz der Grund für den Antrag.

Der vorliegende Antrag ist recht populistisch. Er greift erstens die öffentliche Diskussion der Expertenkommission auf, zweitens aber auch die Forderung der allseits beliebten Deutschen Umwelthilfe. Es ist ein typischer GRÜNEN-Antrag: Die GRÜNEN wollen das Land mit Verbotsregeln regieren. Das wollen wir nicht.

(Beifall bei der CSU und Abgeordneten der AfD)

Zu den Punkten im Einzelnen: Es geht um sichere Autobahnen, weniger Abgase, Lärm und Staus; so ist der Wortlaut im Dringlichkeitsantrag.

Zu den sicheren Autobahnen: Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, sage ich: Jeder Verkehrstote in Deutschland ist natürlich einer zu viel. Aber wir müssen die Zahlen ein bisschen in Relation setzen. Der Fahrleistungsanteil auf Landstraßen beträgt in der Bundesrepublik 40 %. Dort ereignen sich aber 60 % aller tödlichen Unfälle, obwohl es dort ein starres Tempolimit von 100 km/h gibt. In ganz Deutschland gibt es pro Jahr rund 3.300 Verkehrstote. In 2018 starben 400 Menschen auf den Autobahnen. Ich komme da auf 12 %, der Kollege Büchler auf 8 %. Man kann durch Statistik alles Mögliche beleuchten. Der Anteil der Verkehrstoten bei den über 65-Jährigen läge bei über 30 %. Aber deswegen sagen wir auch nicht: Alle über 65-Jährigen dürfen nicht mehr am Verkehr teilnehmen.

Schwere Unfälle auf Autobahnen – wenn man dieses Thema mal beleuchten will – ereignen sich meist in Zusammenhang mit Lkws, beispielsweise mit Lkws, die am Stauende auf andere Fahrzeuge auffahren. Da werden wir, denke ich, auch mit Assistenzsystemen weiterkommen. Häufige Unfallursache ist, dass Fahrzeuglenker am Steuer durch das Handy abgelenkt werden. Zwischen sicheren Autobahnen und Tempolimit auf der Autobahn ist also kein eindeutiger Zusammenhang herstellbar.

Zweiter Punkt, weniger Abgase: Durch ein Tempolimit werden natürlich nur die Pkw-Emissionen reduziert, aber nicht die Emissionen des Lkw-Verkehrs, weil die bei einem Tempolimit nicht berücksichtigt wären. Die Prognose ist, dass man 1 % Kohlendioxid einsparen könnte. So kommt man auf die drei Millionen Tonnen. Im Bundesschnitt ist die Belastung durch Treibhausgase aber rückläufig. Die Belastung ist trotz steigendem Verkehrsaufkommen gesunken, weil die Maßnahmen, die ergriffen worden sind, schon wirken. Die Belastung geht zurück.

Ein Tempolimit wird das Verkehrsaufkommen auf unseren Straßen nicht senken. Deswegen hätte das Tempolimit auch in diesem Punkt wenig Sinn.

Lärmschutzmaßnahmen und Geschwindigkeitsreduzierungen gibt es bereits heute auf weiten Strecken. 30 % unserer Autobahnen sind bereits durch Tempolimits reguliert. Von den 5.028 Autobahnkilometern in Bayern sind bereits 2.698 Kilometer auf irgend-eine Art schon reglementiert, also über 50 % unserer Autobahnen. Wir haben ein hohes Verkehrsaufkommen. Freie Fahrt ist wegen des hohen Verkehrsaufkommens ohnehin kaum möglich.

Wir setzen eher auf intelligente Verkehrsleitsysteme. Die sollten wir weiter fördern und ausbauen. Wir sollten keine generellen Verbote, sondern im digitalen Zeitalter auch intelligente Lösungen anstreben.

Die Expertenkommission, die genannt worden ist, soll bis Ende März beraten. Jetzt haben wir Mitte Januar. Deswegen ergibt es für mich und für die Regierungskoalition keinen Sinn, schon jetzt irgendwelche Punkte, die nach außen durchgedrungen sind, eiligst in einen Dringlichkeitsantrag zu verpacken und beschließen zu lassen. Lassen wir die Kommission erst einmal in Ruhe beraten und Vorschläge unterbreiten! Das wird ein Maßnahmenbündel, und am Schluss muss sich herausstellen, welche Maßnahmen dann sinnvoll umgesetzt werden können. Wir brauchen ein Gesamtkonzept, um die Klimaziele zu erreichen, keine übereilten Schnellschüsse.

Das Fazit: Der Antrag ist nicht neu. Das war hier schon vor Jahren Thema. Wir sollten die Arbeit der Expertenkommission abwarten. Intelligente Lösungen zur Steuerung sind meiner Meinung nach und nach Meinung der CSU die Lösung. Ein Tempolimit bei Überschreitung von Lärm- und Umweltgrenzwerten kann man mit modernen digitalen Möglichkeiten erreichen. Man kann auf den aktuellen Verkehrsfluss reagieren und ihn beeinflussen und bei Unfällen, bei Stau und schlechten Witterungsbedingungen die Sicherheit durch neue, moderne digitale Systeme im Fahrzeug erhöhen. Zum Beispiel bringen Abstandsradar oder Bremsassistenten bei Lkws weitaus mehr für die Sicher-

heit und für das Klima. Deshalb lehnen wir den Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein generelles Tempolimit auf unseren Autobahnen ab.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön, Herr Schwab. – Nächster Redner: der Kollege Manfred Eibl von den FREIEN WÄHLERN.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Herr Präsident, meine verehrten Kolleginnen und Kollegen! Der Dringlichkeitsantrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN basiert auf der Empfehlung der Expertenkommission der Bundesregierung speziell für den Bereich "Klimaschutz im Verkehr".

(Rosie Steinberger (GRÜNE): Und auch gesundem Menschenverstand!)

– Ja. – Diese wurde von der Bundesregierung eingesetzt

(Gisela Sengl (GRÜNE): (Beitrag nicht autorisiert) Aber nicht vom Minister!)

und hat bereits in dem ersten Entwurf die Empfehlung vorgelegt. Der Entwurf – da bin ich mir sicher – ist nicht allen bekannt, ist uns hier auch nicht bekannt.

(Zuruf von den GRÜNEN: Was?)

Daher gibt es unter den 30 Empfehlungen aus dem Bericht momentan eine Empfehlung für ein Tempolimit von 130 Stundenkilometern auf Autobahnen. Die anderen 29 Punkte sind noch nicht, wenigstens uns in diesem Hause, so bekannt.

(Florian von Brunn (SPD): Dazu muss man Zeitung lesen! Da steht es drin!)

– In der Zeitung kann man viel lesen. Ob das dann alles der Wahrheit entspricht, möchte ich bezweifeln. – Die Diskussion wurde in diesem Haus, wie schon angesprochen, öfter geführt. Alle Zahlen und Werte der zu berücksichtigenden Punkte wie Unfallgeschehen, Lärm, Abgasausstoß sind derzeit rückläufig. Überhaupt nicht berücksichtigt wird das Thema Verkehrsfluss. Genau mit diesem Thema "Intelligente

Verkehrsleitsysteme" müssen wir uns noch wesentlich intensiver auseinandersetzen und dies mit aufnehmen. Zahlreiche Abschnitte der Bundesautobahnen sind heute schon mit Tempolimits versehen.

(Florian von Brunn (SPD): Wir wünschen uns ja intelligente Verkehrspolitik!)

Eine rationale Debatte, meine sehr verehrten Damen und Herren, kann aus diesem Grund zum jetzigen Zeitpunkt hier wirklich nicht geführt werden. Auch speziell der massiv zunehmende Lkw-Verkehr wurde bis dato nicht einbezogen. Daher wird die Landtagsfraktion der FREIEN WÄHLER den Antrag ablehnen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Als Nächster hat der Abgeordnete Dr. Ralph Müller von der AfD das Wort.

(Beifall bei der AfD)

Dr. Ralph Müller (AfD): (Beitrag nicht autorisiert) Sehr verehrte Damen und Herren! Die AfD – Alternative für Deutschland – lehnt ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen ab. Außerdem sei darauf hingewiesen, dass wir bereits über eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h verfügen. Das ist eine Sache der Gesetzeskenntnis. Ein Hinweis an die Kollegen von der Fraktion der GRÜNEN: die Gesetze mal anschauen!

(Zuruf von den GRÜNEN: Wir können auch lesen!)

Im Antrag der GRÜNEN – ich sage jetzt besser: der rot-grünen Kollegen – fehlt eine hinreichende Begründung. Es mangelt an der erforderlichen Notwendigkeit, und eine Dringlichkeit besteht schon überhaupt nicht. Die sogenannte Expertenkommission, die von der Bundesregierung eingesetzt wurde und die hier schon mehrfach zitiert wurde, ist bereits vom eigenen Minister abgewatscht und zurückgepfiffen worden.

(Margit Wild (SPD): Ich sage nichts!)

Wie so oft wird von den rot-grünen Kollegen mit falschen Zahlen, falschen Behauptungen

(Margit Wild (SPD): Eine Unterstellung!)

und mit ideologisch überhöhten Phrasen Stimmung gemacht.

(Beifall bei der AfD – Margit Wild (SPD): Das ist aber Ihr Metier! – Zuruf von den GRÜNEN: Welche Zahlen stimmen nicht?)

Die Wahrheit ist indes eine ganz andere.

(Kerstin Celina (GRÜNE): Die steht in unserem Antrag!)

Die deutschen Pkws und Krafträder sind in den letzten Jahren zunehmend sauberer, leiser und vor allem sicherer geworden.

(Florian von Brunn (SPD): Kraft durch Freude am Fahren!)

Das gilt entsprechend für den Schnellverkehr auf deutschen Autobahnen.

Kommen wir nun zu weiteren Fakten. Es ist bereits angeklungen: Auf nahezu 40 % der deutschen Autobahnen bestehen ohnehin zeitweise oder dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkungen. Zwei Kenngrößen seien in diesem Zusammenhang ebenfalls noch mal genannt, auch wenn hier jetzt eine gewisse Redundanz entsteht: Das ist selbstverständlich die Verkehrssicherheit auf den deutschen Autobahnen zum einen und zum anderen beispielsweise der viel zitierte CO₂-Ausstoß.

Zur Verkehrssicherheit: Auf deutschen Autobahnen kamen auf die jeweilige Fahrstrecke von einer Milliarde Kilometern eben noch 1,8 – ich wiederhole: 1,8 – tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer, so bedauerlich das ist. Der Vergleich mit unserem Nachbarland Österreich zeigt, dass die Zahl der tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer dort um den eklatanten Faktor von zusätzlich 0,5 erhöht ist, und das trotz eines seit Jahren bestehenden Tempolimits in diesem Bereich. Vergleiche mit den Vereinigten

Staaten von Amerika und beispielsweise Belgien zeigen ebenfalls kein besseres Bild.
Sie bauen hier eine Argumentation auf, die nicht der Realität entspricht.

(Beifall bei der AfD)

Jetzt zu dem von Ihnen immer wieder mantrahhaft erwähnten CO₂-Ausstoß: Nach Veröffentlichungen des ADAC

(Lachen bei den GRÜNEN)

bringt sogar ein Tempolimit von 120 km/h, bezogen auf den Gesamtausstoß an Kohlendioxid in der BRD, noch nicht einmal eine Gesamtreduktion von 0,5 %. Ich kann hier jetzt nicht die diesbezügliche komplette Statistik wiedergeben. Aber weitere wichtige Kenngrößen wie die Schallemissionen usw. widersprechen ebenfalls den ideologischen Behauptungen unserer rot-grünen Kollegen.

Wir setzen daher im Gegensatz zu Rot-Grün auf die Werte Freiheit, Verantwortung und Vernunft.

(Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER): Das haben wir heute Morgen gesehen!)

Das haben unsere Verkehrsteilnehmer auch verdient, wie man aus der Entwicklung der Unfallstatistiken eindeutig ersehen kann. Die rot-grünen Kollegen bleiben in ihren ewigen Denk- und Handlungsschemata Verbot, Gängelei und staatliche Überwachung verhaftet. Wir wollen das nicht.

(Beifall bei der AfD)

Man kann die Sache kurz und treffend wie folgt charakterisieren: Ein rot-grüner Kollege ist eben erst dann glücklich, wenn er seinen Mitbürgern etwas verbieten kann.

(Lachen bei den GRÜNEN und der SPD – Alexander König (CSU): Da ist schon was Wahres dran! – Johannes Becher (GRÜNE): Wir wollen nicht wissen, wann ein AfDler glücklich ist!)

Erlauben Sie mir in diesem Zusammenhang auch noch, weil es wirklich aktuell ist, auf das popanzhaft aufgebaute Lügengebäude hinsichtlich des angeblich so schädlichen Stickoxidausstoßes hinzuweisen. Wir haben es auch hier mit willkürlich festgelegten Messstellen, mit willkürlichen Grenzwerten und in der Folge selbstverständlich mit sachlich falschen Urteilen der Gerichte zu tun.

(Beifall bei der AfD)

Auch der letztlich darauf aufgebaute Dieselskandal ist wiederum ein ideologischer Kampf gegen die Autofahrer. Deutsche Diesel sind technisch hervorragend und umweltschonend.

(Margit Wild (SPD): Jetzt hört's aber auf! Jetzt ist es aber gut!)

Es gibt keinen Grund für Fahrverbote in diesem Land.

(Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Lassen Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Büchler zu?

Dr. Ralph Müller (AfD): (Beitrag nicht autorisiert) Gerne.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Büchler, bitte schön.

Dr. Ralph Müller (AfD): (Beitrag nicht autorisiert) Schießen Sie los!

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Herr Kollege, Sie haben gesagt, in dem Antrag würde BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit falschen Zahlen operieren und Sie wüssten die Wahrheit. Welche Zahl ist denn falsch, und wie lautet die Wahrheit?

Dr. Ralph Müller (AfD): (Beitrag nicht autorisiert) Sie müssen schon zuhören, wenn ich rede.

(Unruhe – Zuruf von den GRÜNEN: Wir haben genau zugehört! – Heiterkeit bei den GRÜNEN und der SPD)

"Obacht!", sagen wir in Franken. Ich habe gesagt: mit falsch verwendeten Zahlen. Wenn Sie zu naturwissenschaftlicher Kritik fähig sind, dann muss ich Ihnen Folgendes sagen:

(Unruhe)

– Hören Sie zu, dann lernen Sie etwas! –

(Heiterkeit bei der AfD – Lachen bei den GRÜNEN)

Die Angabe eines CO₂-Ausstoßes als absolute Zahl sagt gar nichts aus. Sie müssen jede Kenngröße einer Statistik oder einer Aussage, wenn Sie zu einem Ergebnis von Relevanz kommen wollen, in Relation zu anderen Größen setzen. Sonst haben Sie nämlich keine Relativität. Das ist meine Relativitätstheorie.

(Heiterkeit bei der AfD – Lachen bei den GRÜNEN und der SPD – Zurufe – Unruhe)

– Haben Sie noch was? – Ich wiederhole es: Wir lehnen ein Tempolimit ab; es ist sinnlos und nicht zweckdienlich, es fördert die Umweltverträglichkeit nicht und führt zu keiner Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Kollege Florian von Brunn, Sie haben das Wort.

Florian von Brunn (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Kommen wir wieder zur sachlichen Debatte zurück.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Der Hintergrund für die aktuellen Diskussionen über ein Tempolimit ist der von uns Menschen verursachte Klimawandel, die Klimaerhitzung. Das ist eine Überlebensfrage der Menschheit, die wie ein Damoklesschwert über uns hängt.

(Zurufe von der CSU: Oh!)

Leider verfehlt auch Deutschland seine Klimaziele. In Bayern sieht es noch schlechter aus. Hier steigen die Treibhausgasemissionen wieder an. Eine besonders negative Rolle spielt dabei der Verkehr. Die ständige Zunahme des Auto- und Lkw-Verkehrs frisst trotz aller technischen Fortschritte alle Klimaschutzverbesserungen auf. Die Präsidentin des Umweltbundesamtes, Maria Krautzberger, hat das erst vor wenigen Tagen sehr deutlich gemacht – ich zitiere –: "Immer mehr Fahrzeuge, immer mehr Güter auf der Straße und immer größere und schwerere Autos führen natürlich auch zu steigenden Emissionen." Hier müsse "nun endlich etwas passieren."

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Für das Bayerische Landesamt für Umwelt ist der Straßenverkehr gar der Motor der Kohlendioxidemissionen in Bayern. Es ist deshalb richtig, dass wir über alle Maßnahmen diskutieren, die zu mehr Klimaschutz beitragen können, auch über ein Tempolimit auf Autobahnen.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Ein Tempolimit trägt dazu bei, den Ausstoß von CO₂ zu reduzieren, wenn auch in kleinerem Maße. Es geht zwar nur um circa 3 % des CO₂-Ausstoßes der Pkw, aber immerhin! Ein Tempolimit verringert die Geschwindigkeit und die Geschwindigkeitsunterschiede auf den Fahrstreifen, eine klare Ursache schwerer Unfälle. Dadurch würde ein Tempolimit zu mehr Sicherheit beitragen und die Zahl der Verkehrstoten verringern. Das gilt natürlich auch dann, wenn auf Autobahnen im Vergleich zu Landstraßen weniger tödliche Unfälle passieren. Statistisch gesehen gibt es aber laut Deutschem Verkehrssicherheitsrat einen deutlichen Zusammenhang zwischen Tempolimit und weni-

ger Verkehrstoten. 2016 sind auf deutschen Autobahnen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen pro Autobahnkilometer 26 % weniger Menschen tödlich verunglückt als auf Autobahnen ohne Tempolimit. Und das gilt auch für die Anzahl der Schwerverletzten. Jeder Verkehrstote, jeder Schwerverletzte ist einer zu viel.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Wir werden dem Antrag deshalb zustimmen. So haben wir es als SPD auch auf zwei Parteitagen beschlossen.

Ich will aber schon auch sagen, dass wir hier eine Debatte über einen Teilespekt des Problems führen. Sie wurde ausgelöst von einem CSU-Verkehrsminister, der es nicht erträgt, wenn seine eigenen Experten über den Tellerrand des Konzernlobbyismus hinausdenken.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Wenn wir die Debatte über Verkehrstote konsequent führen wollten, müssten wir natürlich auch über geeignete Maßnahmen auf Landstraßen diskutieren.

(Beifall bei der SPD)

Für den Klimaschutz ist aber eine echte soziale und ökologische Verkehrswende wichtiger. Dazu gehört vor allem der massive Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Deutliche Verbesserungen bei Bahn und Bus sind für die Schaffung einer echten Alternative zum Auto und zum Inlandsflug längst überfällig. Das ist klimapolitisch wichtiger als ein Tempolimit. Dazu gehört auch die Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Schiff; denn für die miserable Klimabilanz des Verkehrs in Deutschland ist ganz wesentlich der Güterverkehr verantwortlich.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lassen Sie mich zum Schluss noch ein Wort zu diesem unsinnigen Satz "Freie Fahrt für freie Bürger!" sagen: Wie klein macht man den großen Begriff der Freiheit, wenn man ihn auf das Durchdrücken des Gaspedals beschränkt.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke, Herr Abgeordneter von Brunn. – Ich erteile nun Herrn Joachim Herrmann als Vertreter der Staatsregierung das Wort.

(Zurufe)

– Entschuldigung, da habe ich den Abgeordneten Sebastian Körber von der FDP unterschlagen. Ich habe mir schon gedacht, ob die sich zu dieser ganz wichtigen Frage nicht äußern wollen. Dann erteile ich Herrn Abgeordneten Körber von der FDP-Fraktion das Wort.

Sebastian Körber (FDP): Der Herr Staatsminister könnte selbstverständlich gerne vor mir sprechen, aber ich glaube, er möchte gerade auch gar nicht.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir Freien Demokraten sind ganz klar gegen ein Tempolimit. Es ist schon sehr bemerkenswert, und man kann fast die Uhr danach stellen: Da kommen Stichwortgeber in diesem Fall die Deutsche Umwelthilfe, die mal wieder das Tempolimit auf die Tagesordnung setzen. Und Sie vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern dann quasi reflexartig mal wieder ein Tempolimit. Nach der Hetzjagd auf den Diesel wurde nun eben das nächste Stichwort gegeben. Das ist etwas, was wir ganz klar ablehnen. Ich will es Ihnen auch sachlich begründen.

Was ich Ihnen aber vorab nicht durchgehen lassen möchte: Sie offenbaren mit diesem Antrag, was Sie eigentlich wollen; Sie haben es in der Begründung versteckt. Ich zitiere aus Ihrer Begründung: "Da die hohen Endgeschwindigkeiten heutiger Fahrzeuge dann nicht mehr ausgefahren werden können, kann ein Tempolimit langfristig zu Veränderungen der Flotte hin zu Fahrzeugen mit geringerer Nennleistung beitragen."

(Beifall bei den GRÜNEN – Zuruf: Super! – Zurufe des Abgeordneten Ludwig Hartmann (GRÜNE))

Sie möchten die Menschen bevormunden und erziehen und ihnen auch noch sagen, welche Autos sie zu kaufen und zu fahren haben. Darum geht es Ihnen eigentlich.

(Beifall bei der FDP, der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Lassen Sie mich Ihnen noch mal die Fakten vor Augen führen, die schon vorgetragen worden sind; diese sind durchaus richtig. Nehmen wir das Beispiel des CO₂-Ausstoßes. Sie schreiben, absolut könne man 3 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Man sollte aber immer auch sagen, dass damit ein Zeitraum von zehn Jahren gemeint ist, damit wir wissen, wovon wir sprechen.

Nehmen Sie eine Studie des Umweltbundesamtes, das Sie selbst gerne zitieren: Sie haben im Pkw-Bereich tatsächlich ein CO₂-Reduktionspotenzial von 9 %. Der Verkehr auf der Autobahn macht etwa ein Drittel der Fahrleistung aus, das Reduktionspotenzial liegt also etwa bei 3 %. Dazu muss man noch kein Rechengenie sein. Der Anteil der Pkw am Verkehr insgesamt liegt bei 13 %. Wenn man das alles zusammenrechnet, kommt man auf die bereits zitierten circa 0,5 %. Das ist das, was man national damit erreichen könnte. Es gibt viel effizientere und effektivere Möglichkeiten, um CO₂ einzusparen, zum Beispiel im Wärmebereich.

Zweites Themenfeld: Die Unfallstatistiken sind angesprochen worden. Ich glaube, hier herrscht Einigkeit im Saal, dass jeder Verkehrstote einer zu viel ist.

(Zuruf des Abgeordneten Florian von Brunn (SPD))

Ich glaube, das ist völlig unbestritten. Sie müssen aber auch so ehrlich sein: Der Anteil der Verkehrstoten in diesem einen Drittel, nämlich der Autobahn, beläuft sich auf 12 %. Machen Sie sich einmal die Mühe, in andere Länder zu schauen, die bereits ein Tempolimit haben, etwa Österreich oder die USA. Dort gibt es die gleichen Werte. Erklären Sie mir jetzt einmal, warum ein Tempolimit auf deutschen Straßen zur Verkehrs-

sicherheit beitragen kann. Das ist doch, wenn wir andere Länder heranziehen, auch kein Argument.

(Beifall bei der FDP)

Das dritte und letzte Thema ist der Verkehrsfluss. Auf 30 % aller Straßen ist die Geschwindigkeit bereits beschränkt, temporär oder dauerhaft. Dafür gibt es auch gute Gründe wie scharfe Kurven, Lärmschutz etc. Hinzu kommen Baustellen und etwa 10 % der Straßen, bei denen die Geschwindigkeit geändert werden kann, zum Beispiel witterungsbedingt. Ich frage mich, wie Sie hier einen Zusammenhang konstruieren können, dass ein Tempolimit etwas bringen könnte. Ich glaube vielmehr, dass es sinnvoll wäre, Geld dafür auszugeben, dass der Verkehr besser fließen kann. Das wäre sinnvoll für den Klimaschutz; denn dann gäbe es keinen Stau, bei dem, wie Sie schreiben, noch mehr Kraftstoff verbraucht wird. Deshalb sagen wir ein klares Ja zu selbstbestimmter Mobilität und ein klares Nein zu dem von Ihnen vorgeschlagenen Tempolimit.

(Beifall bei der FDP und der AfD)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke, Herr Abgeordneter Körber. – Ich erteile jetzt für die Staatsregierung Herrn Staatsminister Joachim Herrmann das Wort.

Staatsminister Joachim Herrmann (Inneres, Sport und Integration): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich muss den vielen guten Argumenten gegen ein Tempolimit nicht mehr viel hinzufügen. Ich möchte nur noch einmal die Faktenlage deutlich ins Bewusstsein rücken: Wir haben in Bayern über 15.000 Kilometer Kreisstraßen. Auf diesen Kreisstraßen dürfen außerorts maximal 100 km/h, innerorts 50 km/h und manchmal auch nur 30 km/h, je nach dem, was angeordnet ist, gefahren werden. Wir haben überdies 11.500 Kilometer Staatsstraßen. Für diese gilt dieselbe Regelung: maximal 100 km/h, manchmal nur 70, 50 oder 30 km/h. Darüber hinaus haben wir 5.335 Kilometer Bundesstraßen. Von den wenigen vierbahnig ausgebauten Bundesstraßenabschnitten abgesehen gilt auch auf den Bundesstraßen eine Ge-

schwindigkeit von maximal 100 km/h, häufig von nur 70 oder 50 km/h. Nun bleiben noch 2.515 Kilometer Autobahn. Von diesen sind gegenwärtig wiederum 30 % entweder mit ständigen Geschwindigkeitsbeschränkungen versehen oder mit elektronischen Anlagen zur temporären Beschränkung ausgestattet.

Die Gemeindestraßen habe ich jetzt nicht genannt. Aber allein bei dem von mir aufgezeigten Straßennetz von über 34.000 Kilometern Länge in Bayern bleiben nur noch circa 1.800 Kilometer Autobahn, für die kein Tempolimit gilt. Auf diesen 1.800 Kilometern Autobahn gilt für alle Pkw mit Anhänger, für alle Wohnmobile und für alle Omnibusse eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h. Für alle Lkws mit oder ohne Anhänger gilt eine maximale Geschwindigkeit von 80 km/h. Insofern geht es jetzt nur noch um die Pkws und Motorräder auf diesen 1.800 Kilometern Autobahn. Das ist alles.

Dieses Thema wird jetzt von Kommissionen in Berlin und ähnlichen Gremien behandelt werden. Eine überschlägige Betrachtung führt jedoch zu dem Schluss, dass das Fahrverhalten von Pkws und Motorrädern allein auf diesen 1.800 Kilometern weder den Klimaschutz entscheidend in die eine oder andere Richtung beeinflussen wird noch das Thema Straßensicherheit. Insgesamt müssen wir leider oder Gott sei Dank, je nach Standpunkt, feststellen: Pkws und Motorräder sind auf den Autobahnen wesentlich sicherer unterwegs und haben eine wesentlich geringere Unfallwahrscheinlichkeit, als wenn sie auf einer Bundesstraße oder einer Staatsstraße unterwegs sind. Sie haben auf Autobahnen getrennte Richtungsfahrbahnen. Deshalb sind Gefahren durch den Begegnungsverkehr wesentlich geringer.

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herr Staatsminister, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Staatsminister Joachim Herrmann (Inneres, Sport und Integration): Aber gerne.

Susanne Kurz (GRÜNE): Ich habe im Ausland Verwandte, die beruflich Touristen in sogenannten Supercars auf bayerische Autobahnen bringen. Diese Touristen wohnen

bei mir 300 Meter die Straße runter im Hotel. Diese Supercars werden mit 300 bis 400 km/h auf bayerischen Autobahnen ausgefahren. Kennen Sie diesen Sachverhalt? Mich würde interessieren, wie Sie das bewerten.

Staatsminister Joachim Herrmann (Inneres, Sport und Integration): Ich habe nicht solche Bekannte wie Sie.

(Heiterkeit und Beifall bei der CSU)

Ich bin aber gerne bereit, mich mit diesem Thema auseinanderzusetzen. Aber der Umstand, dass es Fälle gibt, wie Sie sie beschrieben haben, kann für mich kein hinreichender Grund dafür sein, ein generelles Tempolimit auf allen deutschen Autobahnen einzuführen. – Deshalb bitte ich Sie, diesen Dringlichkeitsantrag schlussendlich abzulehnen.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke schön, Herr Staatsminister. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Wir kommen damit zur Abstimmung.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 18/132 – das ist der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen! – Das sind die übrigen Fraktionen. Enthaltungen? – Keine. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.