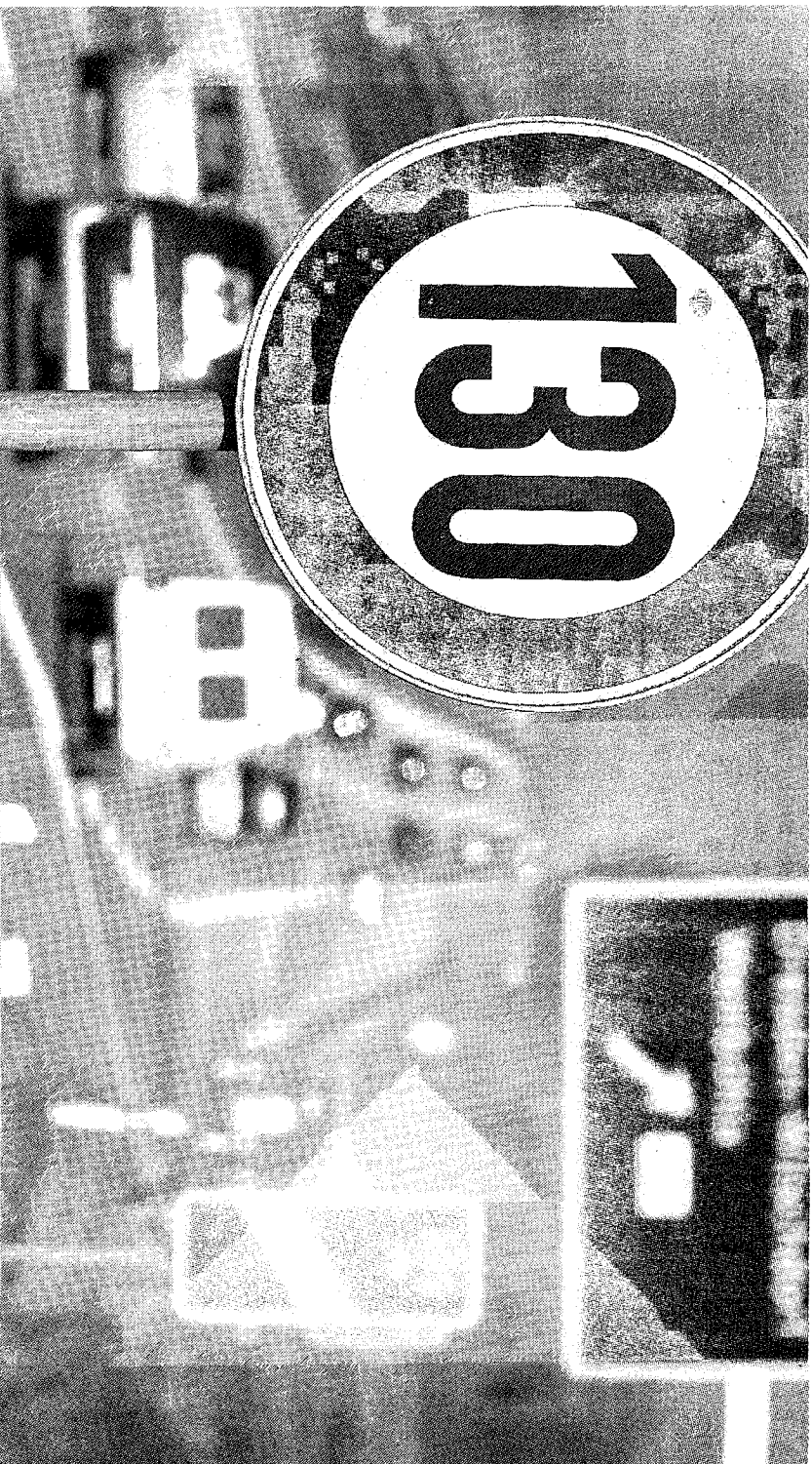


Weser-Kurier/
Streas Nachrichten

Abbremsen für die Umwelt

Beilage: Auto und Verkehr

Klimawandel fachl. Debatte um Tempolimit an / ADAC gegen generelle Geschwindigkeitsbegrenzung



Der Umwelt zuliebe: Experten versprechen sich von einer Tempobegrenzung auf Autobahnen einen Nutzen für den Klimaschutz.

FOTO: TMN

Von unserem Mitarbeiter
Felix Rehwald

BERLIN-MÜNCHEN. Das Thema ist nicht neu, die Argumente in der aktuellen Diskussion sind es schon: Bislang begründeten die Befürworter eines Tempolimits auf Autobahnen ihre Forderung vor allem mit der Verringerung der Unfallzahlen. Inzwischen sehen sie Tempo 120 oder 130 auch als Beitrag zur Verringerung der klimaschädlichen CO₂-Emissionen. Mit der Klimadebatte ist das Verkehrssicherheits-thema auch zu einem umweltpolitischen geworden.

Nach Angaben des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) in Berlin hätte ein generelles Tempolimit auf den Autobahnen in Deutschland eine unmittelbare Auswirkung auf den Klimaschutz. „Man kann damit direkt Spritverbrauch und CO₂-Ausstoß senken“, sagt VCD-Sprecher Daniel Kluge. Denn ab Tempo 100 steige der Spritverbrauch „exponentiell“.

Berechnungen des Umweltbundesamtes zufolge bräcche eine Autobahn-Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h – wenn sie eingehalten wird – eine Verringerung der CO₂-Emissionen durch den Autobahnverkehr um neun Prozent, sagt Daniel Kluge.

Das entspreche einer Einsparung von rund drei Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr.

Hinzu kommen dem Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) zufolge mittel- und langfristige Auswirkungen. „Statt schneller und extrem schwere Neuwagen zu konstruieren, würden die deutschen Autobauer motiviert, ab sofort leichte und sparsame Pkw zu bauen“, erklärte der BUND. Demnach verringert bereits eine Reduzierung des Pkw-Gewichts um 100 Kilogramm den Spritverbrauch um etwa einen Liter.

Dagegen lehnt der ADAC die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen ab. Die Auswirkungen auf den Klima-

schutz seien „vernachlässigbar“, behauptet Michael Niedermeyer, Referent für Verkehr und Umwelt bei dem Automobilclub. Lediglich zwei Prozent der CO₂-Emissionen ließen sich damit einsparen.

Auch einen Anreiz zum „Downsizing“ der Fahrzeuge durch ein Tempolimit sieht Niedermeyer nicht. Das Beispiel USA, wo es in allen Bundesstaaten scharfe Tempolimits gebe und dennoch vor allem PS-starke Fahrzeuge mit viel Hubraum sehr beliebt seien, beweise das Gegenteil. Außerdem gebe es auf deutschen Autobahnen bereits eine Durchschnittsgeschwindigkeit, die nahe an den geforderten Tempolimits sei. Auf rund einem Drittel aller Autobahnkilometer gebe es dauerhafte Tempo-Begrenzungen, so Niedermeyer. Auf zusätzlichen zehn bis 15 Prozent der Strecken gebe es zeitlich begrenzte Tempolimits.

VCD-Sprecher Kluge sieht darin die Standardreaktionen der „Bleifruktion“. Niemand behaupte, mit einem Tempolimit würden die Probleme des Klimawandels gelöst. Es könne aber einen Beitrag leisten. „Wir brauchen eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen“, sagt Kluge.

Langfristig laute ohnehin alles auf auf ein Tempolimit hinaus, so Kluge: Wenn Deutschland nicht selbst eines verhängt, werde es eben spätestens in zwei Jahren von der EU verordnet – um die Höchstgeschwindigkeiten auf den Straßen in Europa zu harmonisieren: „De facto ist Deutschland das einzige verbleibende Land weltweit ohne Geschwindigkeitsbegrenzung.“

BREMEN IST VORREITER

Als erstes Bundesland hat Bremen auf seinen Autobahnen ein Tempolimit von 120 Stundenkilometern eingeführt. Der Senat sieht die Regelung als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und „ein Signal für den Umwelt- und Klimaschutz“. Ein Tempolimit verringere die Belastung mit Stickoxiden, Feinstaub und anderen Luftschadstoffen, sagt Umweltsenator Reinhard Loske. Das Verbot gilt seit dem 9. April auf den rund 60 Autobahn-Kilometern.