



Elvan Korkmaz-Emre
Mitglied des Deutschen Bundestages

Berlin, 17.10.2019

Elvan Korkmaz-Emre, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-75490
Fax: +49 30 227-70490
elvan.korkmaz@bundestag.de

Persönliche Erklärung zum Abstimmungsverhalten nach § 31 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zur namentlichen Abstimmung des Antrags der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen „Allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Bundesautobahnen einführen“.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen fordern in Ihrem Antrag (Drucksache 19/9948) den Deutschen Bundestag dazu auf „zum 1. Januar 2020 auf Bundesautobahnen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h einzuführen“.

Die Sozialdemokratische Partei Deutschlands hat sich bereits im Jahr 2007 mit einem Parteitagsbeschluss für die Einführung eines generellen Tempolimits von 130 km/ auf Autobahnen ausgesprochen. Leider wird diese Meinung nicht von Ihrem Koalitionspartner im Deutschen Bundestag, der CDU/CSU, und dem Bundesverkehrsminister, Andreas Scheuer, geteilt.

Im Koalitionsvertrag haben wir uns darauf geeinigt, dass über das Verfahren und die Arbeit im Parlament Einvernehmen zwischen den Koalitionsfraktionen hergestellt wird. Beim Thema Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Bundesautobahnen ist dies nicht gelungen. Deshalb stimme ich dem Antrag der Grünen nicht zu – jedoch auch nicht dagegen.

Als zuständige Berichterstatterin für die Verkehrssicherheit der SPD-Bundestagsfraktion bewerte ich den vorliegenden Antrag vornehmlich unter diesem Gesichtspunkt. Oberstes Leitprinzip unserer Politik soll die ‚Vision Zero‘ sein, d.h. das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu reduzieren. Welchen Beitrag leistet dazu ein Tempolimit auf Bundesautobahnen?



Derzeit sind ca. 70 % aller Bundesautobahnen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Im Jahr 2018 ereigneten sich auf das Gesamtnetz bezogen 20 537 Unfälle mit Personenschaden, wobei 383 Personen starben. Diese Unfallzahlen stagnieren seit Jahren. 42 Prozent aller schweren Unfälle auf Autobahnen sind sogenannte Geschwindigkeitsunfälle.

Studien zur potenziellen Auswirkung eines Tempolimits auf Bundesautobahnen beschäftigen sich stets (und notwendigerweise) mit den empirischen Effekten in bestimmten Einzelfällen, in denen auf bestimmten Teilstücken der Bundesautobahn ein Tempolimit eingerichtet wurde. Eine Untersuchung des Landes Brandenburg aus dem Jahr 2007 führte zu dem Ergebnis, dass die Einführung eines Tempolimits auf der A24 zwischen Wittstock/Dosse und Havelland eine effektive Reduktion der Unfallzahlen von 26,5 Prozent bewirkt hat. Ähnliche Effekte sind auch in Nordrhein-Westfalen zu beobachten. Unterschiedliche Quellen berichten, dass ein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 80 bis 140 Fälle reduzieren könnte. Eine unmittelbare Extrapolation auf das Gesamtnetz ist sicherlich nicht zulässig, da die Effekte eines nicht nur streckenabschnittsweise-begrenzten Tempolimits nicht mit letzter Gewissheit kalkuliert werden könnten. Wir können jedoch begründet davon ausgehen, dass sich die positiven Effekte durchaus verstärken könnten. Die Wahrscheinlichkeit, dass zumindest die Zahl der schweren Unfälle stark rückläufig wäre, ist jedenfalls hoch.

Jenseits dieser Spekulationen bleibt festzuhalten, dass immerhin keine Studie zu dem Ergebnis kommt, ein Tempolimit hätte insgesamt negative Effekte auf die Unfallzahlen, sodass wir davon ausgehen müssen, dass ein Tempolimit auf jeden Fall positive Effekte auf die Unfallzahlen hätte.



Und auch unter Gesichtspunkten des Klimaschutzes und hinsichtlich der Prävention von gesundheitlichen Folgen des Verkehrs erscheint ein Tempolimit sinnvoll. Der CO₂-Ausstoß, die Emissionen von NO_x (Stickstoffoxide) oder CO (Kohlenmonoxid) und auch die Lärmemissionen korrelieren allesamt mit der gefahrenen Geschwindigkeit. Die AG1 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität kommt zu dem Schluss, dass 1,2 Mio Tonnen CO₂ durch die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf Bundesautobahnen eingespart werden könnten; der ADAC spricht sogar von „bis zu 2 Millionen Tonnen“. Wenn wir im Verkehrssektor bis 2030 ungefähr 60 Mio. Tonnen CO₂ einsparen wollen, wäre das ein Anfang – der keine Kosten verursacht.

Aus diesen Gründen halte ich den Parteitagsbeschluss aus dem Jahre 2007 nach wie vor für richtig. Fakt ist jedoch, dass für ein Tempolimit derzeit im Bundestag – selbst wenn die SPD sich dazu entschließen würde, einen Grundsatz der Koalitionsarbeit zu verletzen – keine Mehrheit existiert. Denn neben der CDU/CSU-Fraktion sind auch FDP und AfD gegen ein Tempolimit. Traurig, aber wahr.

Daher enthalte ich mich meiner Stimme.

17.10.2019, Elvan Korkmaz-Emre