

... so sieht's die CDH

► CDH gegen generelles Tempolimit

Derzeit wird wieder einmal über ein generelles Tempolimit von 130 Km/h auf deutschen Autobahnen diskutiert.

Die CDH als Spitzenverband für den Wirtschaftsbereich der Handelsvermittlung auf der Großhandelsstufe ist strikt dagegen. Denn die Wirkung eines generellen Tempolimits auf den CO₂-Ausstoß allein im Straßenverkehr ist so minimal, dass dieser Eingriff in die persönliche Freiheit aller Autofahrer nicht auch nur annähernd gerechtfertigt wäre.

Angeblich liegt der CO₂-Emissionsanteil nur des Straßenverkehrs, einschließlich LKW, bei 12 Prozent. Ein generelles Tempolimit von 120 Km/h würde diesen Anteil angeblich auf 11,7 Prozent sinken lassen. Anders ausgedrückt: Ein Tempolimit von 120 Km/h senkt den CO₂-Ausstoß im gesamten Straßenverkehr um gerade einmal 2,5 Prozent. Bei 130 Km/h wäre die Wirkung noch etwas geringer. Denn nur 32 Prozent des Autoverkehrs findet auf Autobahnen statt, wo bereits heute auf einem Drittel von deren Streckenlänge aus den verschiedensten Gründen ein Tempolimit gilt. Abseits der Autobahnen gilt ohnehin überall ein deutlich schärferes Tempolimit und der LKW-Verkehr bzw. dessen CO₂-Emission wird von Tempo 130 ohnehin nicht tangiert.

Befürworter führen deshalb auch gerne weitere Argumente für ein generelles Tempolimit auf den deutschen Autobahnen ins Feld, die aber auch nicht wirklich stichhaltig(er) sind. In Deutschland sind pro Milliarde gefahrener Autobahnkilometer 1,9 Tote zu beklagen. Im durchweg tempolimitierten Ausland liegt dieser Wert zwischen 0,8 und 5,3 Toten. Wir sind somit zwar nicht Spitze, aber ziemlich gut. Auf den 33 Prozent des deutschen Autobahnnetzes mit Tempolimits gibt es indes aber auch nicht weniger Unfälle als auf dem übrigen Streckennetz ohne Tempolimit. Und fast 60 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Todesfolge passieren auf Landstraßen - trotz des dortigen Tempolimits. Außerdem haben Unfallforscher unter anderem ermittelt, dass das Fahren an der Grenze eines Tempolimits Monotonie und Unaufmerksamkeit hervorruft. Das erklärt zu einem guten Teil, dass die Unfall- und Todesraten auf Strecken mit Tempolimits nicht besser sind, als auf Strecken ohne Tempolimit, sowohl im Inland als auch im Ausland.

Auch der Lärmschutz muss oft für Forderungen nach einem Tempolimit herhalten. Dabei wird aber gerne übersehen, dass ab einem Anteil des Schwerlastverkehrs von 10 Prozent die Lärmemissionen von PKW keine Rolle mehr spielen. Sie werden von den LKW schlicht übertönt. Und das ist auf 95 Prozent des deutschen Autobahnnetzes der Fall.

Fazit: Ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen braucht kein Mensch – außer der neuen SPD-Führung und grünen Ideologen. Deshalb lehnt die CDH ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ab.

Berlin, den 7. Januar 2020

Centralvereinigung Deutscher Wirtschaftsverbände für Handelsvermittlung und Vertrieb (CDH) e.V. Am Weidendamm 1 A, 10117 Berlin, Telefon 030/72625-600, Telefax 030/72625699 E-Mail: info@cdh.de, www.cdh.de