

VCD Position

Tempolimit für Klimaschutz und Verkehrssicherheit

Stand: 27.03.2007

Mit der Debatte um den Klimaschutz kam in den letzten Wochen wieder die Einführung eines Tempolimits auf die politische Agenda. Kein verkehrspolitisches Thema ist in Deutschland ähnlich emotional besetzt wie die Diskussion um ein verbindliches Tempolimit auf Autobahnen. Die Medien verbreiteten in nie erreichtem Ausmaß die kontroversen Auffassungen von Wissenschaftlern, Politikern, Umweltverbänden und Autolobbyisten. Europäische Politiker äußern ihr Unverständnis über die Doppelzüngigkeit der deutschen Klimapolitik und Umfrageinstitute ermitteln stabile Mehrheiten für ein Tempolimit.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzt sich aus Gründen des Klimaschutzes und der Verkehrssicherheit für die Einführung eines verbindlichen Tempolimits von 120 km/h auf der Autobahn ein. Dieses Papier fasst die klimapolitische Diskussion um ein generelles Tempolimit auf der Autobahn zusammen und betrachtet die Effekte für die Verkehrssicherheit. Überlegungen zu einem Tempolimit von 90 km/h auf Landstraßen und einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts, die überwiegend mit Aspekten der Verkehrssicherheit begründet werden, sind unter www.vcd.org zu finden.

Die unendliche Geschichte des Tempolimits

Die Diskussion um Tempolimits ist inzwischen 100 Jahre alt, so alt wie das Auto selbst. 1906 schrieb die Allgemeine Automobil-Zeitung: *»Es ist zwar selbstverständlich, dass jeder übertrieben schnelles Fahren missbilligt, jedoch sei auch das plumpe Mittel des Verbots ... entschieden zu missbilligen. Eine maximale Geschwindigkeit für die offene Straße festzusetzen, ist kaum zweckmäßig... Vielmehr müsse die Verkehrsdisziplin gesteigert werden und in die Gewohnheit der gesamten Bevölkerung übergehen.«*

Etwas altmodisch und verquirlt formuliert, aber im Kern entspricht diese Formulierung vielen Aussagen der letzten Wochen. Bundeskanzlerin Angela Merkel und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee appellieren an die Verantwortung der Autofahrer, zählen die Kilometer, bei denen schon Tempolimits verordnet sind, loben die gesunkenen Unfallzahlen und erklären Tempolimits für überflüssig. Angela Merkel: „Viele Autobahnen haben Beschränkungen, sind mit Verkehrsleitsystemen ausgestattet oder auf Richtgeschwindigkeiten ausgerichtet. Das dient dem Klimaschutz.“ In konsequenter Nachfolge zum selbsternannten „Autokanzler“ Gerhard Schröder kommt sie zu dem Schluss: „Die Diskussion über ein generelles Tempolimit sehe ich nicht.“ (Tagesspiegel)

Außerhalb Deutschlands reicht der Blick weiter. EU-Kommissar Stavros Dimas kommt zu einem entgegengesetzten Urteil: „Tempolimits sind sehr sinnvoll aus vielen Gründen und völlig normal in den meisten EU-Staaten wie auch in den USA.“ (BAMS) ADAC-Präsident Peter Meyer holt gegen solche Äußerungen die Weltanschauungskeule heraus und konstatiert in der „Bild“-Zeitung: „Tempo 120 ist ein alberner Vorschlag aus der ideologischen Klamottenkiste.“ Umweltminister Sigmar Gabriel kann sich nicht entscheiden, wechselt je nach Zu-

hörerschaft die Stoßrichtung seiner Aussage und kommt inzwischen zu dem Schluss, dass ein Tempolimit eher aus Gründen der Verkehrssicherheit sinnvoll ist.

Skandalös ist, dass die amtierende Bundesregierung – wie übrigens auch die rot-grüne Bundesregierung – bisher keine wissenschaftlichen Untersuchungen zu den Effekten von Tempolimits initiiert hat. Ein Tempolimit auf Autobahnen war von Bundeskanzler Schröder zu einem unerwünschten Thema erklärt worden. Jede Recherche bei den zuständigen Ministerien und den zugeordneten Behörden verdeutlicht das durch Verbot und Gehorsam entstandene wissenschaftliche Loch in diesem Themenkomplex.

CO₂-Einsparung durch ein Tempolimit

Die Datenlage über die Auswirkungen eines generellen Tempolimits ist äußerst bescheiden. Die Großversuche zu einem Tempolimit wegen des Waldsterbens liegen inzwischen über 20 Jahre zurück. Die aktuellsten Daten des Umweltbundesamtes wurden für das Jahr 1996 erhoben. Bis 1993 ermittelte die Bundesanstalt für Straßenwesen regelmäßig die auf Bundesautobahnen tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Dann wurden diese Erhebungen eingestellt. Es ist nicht hinzunehmen, dass für ein Forschungsfeld, in dem es um Menschenleben und um globale Umweltwirkungen geht, nicht einmal die Basisdaten erhoben werden.

Das Umweltbundesamt berechnete die Emissionen bei Tempolimits von 100 km/h und 120 km/h. Dabei wurde jeweils von einem Befolgungsgrad von 80 Prozent ausgegangen. Ein höherer Befolgungsgrad wäre durch eine angemessene Kontrolldichte und angesichts eines inzwischen gestiegenen Problembewusstseins in der Bevölkerung erreichbar.

Tempolimit	Minderung des CO₂-Ausstoßes
120 km/h auf Autobahnen	- 9%
100 km/h auf Autobahnen	- 19%
120 km/h Pkw im Gesamtnetz	- 3%
100 km/h Pkw im Gesamtnetz	- 5%

Quelle: Umweltbundesamt – Texte 40/99: Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Beinahe alle Emissionsabschätzungen der letzten Wochen und Monate – gleichgültig, ob sie von Befürwortern oder Gegnern eines Tempolimits kamen – beziehen sich auf diese Daten. Dabei handelt es sich bei den beiden oberen Zeilen um die CO₂-Einsparungen, die bei Fahrten auf der Autobahn direkt durch geringeren Kraftstoffverbrauch erzielt würden. In den beiden unteren Zeilen wird hochgerechnet, welche Minderung bezogen auf die Gesamtemissionen des Straßenverkehrs durch ein generelles Tempolimit zu erzielen ist.

Eine Minderung von drei Prozent der gesamten CO₂-Emissionen bei allen Pkw entspricht – gerechnet auf die soeben vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Zahlen zum CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs (Verkehr in Zahlen 2006/2007) – einer Einsparung von 1,35 Milliarden Litern Kraftstoff bzw. 3,3 Millionen Tonnen CO₂. Bei einem Tempolimit von 100 km/h wäre die Einsparung sogar doppelt so hoch.

Mehrfach wurden in den letzten Monaten die Effekte eines Tempolimits von der Autolobby leichtfertig heruntergespielt. Die Menge von 3,3 Millionen Tonnen CO₂, die bei einem Tem-

polimit von 120 km/h eingespart würde, ist jedoch weit mehr als der gesamte CO₂-Ausstoß, den der Schienengüterverkehr mit 2,4 Millionen Tonnen heute verursacht. Die gesamte Emission aller in Deutschland betriebenen Busse beträgt ebenfalls 3,3 Millionen Tonnen CO₂. Rechnerisch ließe sich der gesamte Busverkehr mit der Menge Kraftstoff abwickeln, die bei einem Tempolimit von 120 km/h eingespart würde.

Zur Zeit wird auch die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h diskutiert. Die Bundestagsabgeordneten Heidi Wright (SPD), Josef Göppel (CDU/CSU) und Reinhard Loske (Bündnis 90/Die Grünen) stellen am 27.03.2007 ihren Vorschlag für ein Tempolimit von 130 km/h vor. Begründet wird Tempo 130 mit der größeren Chance der Umsetzung. Die direkten Effekte der Verbrauchseinsparung und der CO₂-Minderung bei Fahrten auf der Autobahn geben die Abgeordneten mit sechs Prozent an. Die Einsparung beim VCD-Vorschlag ist 50 Prozent höher. Deshalb appelliert der VCD an die Politik, sich bei der Entscheidung für ein Tempolimit ambitioniert im Sinne des Klimaschutzes zu verhalten. Ein Tempolimit von 120 km/h passt gut in den europäischen Einigungsprozess. Die deutsche Politik würde viel Glaubwürdigkeit als Motor für mehr Klimaschutz gewinnen, wenn sie sich beim Tempolimit gegen die Interessen der Autolobby durchsetzen und damit auch in dieser Frage endlich in Europa ankommen würde.

Unbestritten bleibt, dass die auf der Grundlage der vorhandenen Daten berechneten direkten Auswirkungen eines Tempolimits bezogen auf den heutigen Wagenpark eher als Untergrenze anzusehen sind. Denn die durchschnittliche Motorisierung und entsprechend die Höchstgeschwindigkeit von Pkw ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen.

Jahr	Durchschnittliche Motorleistung in kW/PS	Anteil von Pkw mit durchschnittl. Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h an Bestand/Neuzulassungen:
1985	57 / 77	keine Daten vorhanden
1995	63 / 86	7,6% / 13,7%
2005	74 / 101	17,2% / 30,3%

Quelle: Verkehr in Zahlen 2006/2007 (Hg.: BMVBS)

In den aktuellen Sprintsparstipps von Volkswagen wird der Einfluss der gefahrenen Geschwindigkeit auf den Verbrauch klar herausgestellt: „Auf Autobahnen an die Richtgeschwindigkeit halten – 130 km/h anstatt 150 km/h auf der Autobahn können durchschnittlich zwei Liter Sprintsparnis auf 100 Kilometer bedeuten, bei 100 km/h sogar vier Liter.“ Quelle: www.volkswagen-umwelt.de/

Das Umweltbundesamt schätzt die indirekten Effekte eines Tempolimits als noch deutlich größer ein als die direkten. Alle größeren Autohersteller exportieren ihre Autos weltweit – und jedes dieser Fahrzeuge muss Bundesautobahn-tauglich sein. Das heißt, sie werden für Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h konstruiert. Käme ein Tempolimit auf Deutschlands Autobahnen, hätte dies weltweit Auswirkungen auf die Konstruktion von Pkw. Sie könnten z.B. mit kleineren und leichteren Motoren und schmalere Reifen gebaut werden. Dies würde den Verbrauch und damit den Ausstoß von CO₂ erheblich senken. Das Umweltbundesamt hat ein Serienfahrzeug, einen VW Golf TSI, mit dem Ziel der CO₂-Reduzierung umgebaut (downsizing) und die Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h pro Stunde auf 160 km/h gesenkt. Im Ergebnis braucht der UBA-Golf im Gesamtfahrzyklus 4,45 Liter Benzin statt 6,60 Liter. Der CO₂-Ausstoß beträgt 105 g/km statt 156 g/km – also ein Drittel weniger. Der

größte Teil der Einsparung ergibt sich durch die Änderung des Motors. Für eine Endgeschwindigkeit von 160 km/h reicht eine Motorleistung von 50 kW, der Seriengolf hatte 125 kW. Jedes Auto schleppt in jeder Fahrsituation den ökologischen Rucksack einer hohen Endgeschwindigkeit mit sich herum.

Besonders hoch ist der Spritverbrauch bei so genannten „Sport Utility Vehicles“ (SUV), geländegängige Luxuslimousinen, die bei den letzten wissenschaftlichen Untersuchungen zu Tempolimits noch gänzlich unbekannt waren. Die Zeitschrift „Auto Bild“ ermittelte bei einem „Extrem-Verbrauchstest“ bei Vollgas für den Porsche Cayenne Turbo S bei Tempo 270 einen Verbrauch von 66,7 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer. Im „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ), in dem der Verbrauch für Pkw gemessen wird, hat der Cayenne einen Durchschnittsverbrauch von 15,8 l/100 km, im Überlandzyklus sogar von „nur“ 11,8 Liter. Die Erklärung für diese große Differenz ist so einfach wie banal: Im europaweit vorgeschriebenen Messzyklus ist die höchste gefahrene Geschwindigkeit 120 km/h – und das auch nur 11 Sekunden lang. Die höheren Geschwindigkeiten auf Deutschlands Autobahnen werden sowohl bei der Messung des Kraftstoffverbrauchs und des CO₂-Ausstoßes nicht erfasst. „Warum auch?“ fragen die Mitgliedsstaaten der EU, die alle ein Tempolimit haben. Deutschland ist das einzige Land in Europa ohne verbindliches Tempolimit auf der Autobahn.

Wo greift das Tempolimit?

Gegner des Tempolimits wie der ADAC argumentieren, dass es bereits auf 99 Prozent des gesamten Straßennetzes Geschwindigkeitsbegrenzungen gäbe. Bei solchen Zahlenspielen werden Innerortsstraßen in Wohngebieten und Kreisstraßen in einen Topf mit breiten Autobahnstraßen geworfen. Nur für die Autobahnen sehen die Relationen völlig anders aus. Laut ADAC gilt auf 30 Prozent der Autobahnstrecken ein dauerhaftes Tempolimit. Auf weiteren 17 Prozent gilt zumindest zeitweise eine begrenzte Höchstgeschwindigkeit. Das heißt, auf über der Hälfte aller Autobahnkilometer darf dauerhaft ohne Beschränkung gerast werden, auf 70 Prozent der Autobahn immerhin zeitweise. Laut Auskunft der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) gilt – ohne Berücksichtigung baustellenbedingter Limits – auf einem Drittel der Autobahnen ein dauerhaftes oder zeitlich begrenztes Tempolimit. Insgesamt ist das deutsche Autobahnnetz über 12.000 Kilometer lang.

Das Argument, ein Tempolimit würde zu Staus führen, ist nicht stichhaltig. Autobahnen in Ballungsgebieten haben in aller Regel Tempolimits – und zwar aus dem einfachen Grund: Ein Tempolimit harmonisiert den Verkehrsfluss. Die höchste Leistungsfähigkeit einer Autobahnspur wird mit bis zu 2.600 Fahrzeugen pro Stunde bei einer Geschwindigkeit von 85 km/h erreicht.

Deutschland ist isoliert in Europa

Deutschland ist das einzige Land in Europa und das einzige Industrieland weltweit, das kein generelles Tempolimit auf Autobahnen hat. Europäische Politiker reagieren zunehmend verstimmt, wenn Bundeskanzlerin Merkel und ihre Bundesminister auf zahlreichen EU-Gipfeln immer wieder betonen, der Klimaschutz stehe im Zentrum der deutschen EU-Ratspräsidentschaft, kaum zurück im Berliner Betrieb aber wieder die Argumente von ADAC und vom Verband der Automobilindustrie (VDA) nachbeten.

Tempolimits in Nachbarländern und großen EU-Ländern

Land	Zulässige Höchstgeschwindigkeit (Autobahn) in km/h
Dänemark	130
Schweden	110
Polen	130
Tschechien	130
Österreich	130
Schweiz	120
Italien	130
Spanien	120
Frankreich	130
Luxemburg	130
Belgien	120
Niederlande	120
Großbritannien	112

In Nachbarländern verweist die dortige Autolobby auf das Beispiel Deutschland, um zielführende Tempolimits zu verhindern oder bestehende aufzuweichen. Tendenziell hat sich bei Nachbarn Deutschlands ein Tempolimit von 130 km/h etabliert. Große europäische Länder die nicht an Deutschland grenzen – wie Spanien, Schweden oder Großbritannien – haben Limits zwischen 110 und 120 km/h.

Klare Mehrheit für ein Tempolimit

Deutschland isoliert sich nicht nur in Europa, die Blockadepolitik der Bundesregierung gegenüber einem Tempolimit entfernt die Politik auch immer weiter von dem erklärten Willen seiner Bürgerinnen und Bürger. Aktuelle Umfragen belegen, dass sich die Mehrheit der Bürger für ein Tempolimit auf Autobahnen als eine Maßnahme für mehr Klimaschutz ausspricht. Im Februar 2007 befürworteten in einer forsa-Umfrage für das Magazin „Stern“ 60 Prozent der Befragten eine Geschwindigkeitsbeschränkung, um so den Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid zu verringern. Am 16. März sprachen sich im Polit-Barometer des ZDF 54 Prozent der Befragten für ein Tempolimit von 130 km/h und weitere 10 Prozent für ein niedrigeres Limit aus.

Tempolimit rettet Leben

In einer Studie untersuchte das britische Transport Research Laboratory den Zusammenhang von Geschwindigkeiten und Unfällen in Europa. Es kam zu dem Ergebnis, dass eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um drei km/h mehr als 5.000 Menschen europaweit das Leben retten könnte. Zwar nehmen die deutschen Autobahnen im Vergleich zum gesamten deutschen Verkehrsnetz nur eine geringe Rolle ein und außerdem hat eine Limitierung auf 90 km/h auf Landstraßen einen größeren Effekt auf die Unfallzahlen. Aber es bleibt ein Gesetz der Physik, dass niedrigere Geschwindigkeiten Unfälle verhindern und niedrigere Aufprallgeschwindigkeiten die Folgen eines Unfalls mindern.

„Bezogen auf das gesamte Autobahnnetz quantifizierte die Bundesanstalt für Straßenwesen 1984 die sicherheitserhöhende Wirkung eines Tempolimits dahingehend, daß aus einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h ein Rückgang der Anzahl der Getöteten um 20% und bei einer Beschränkung auf 100 km/h um 37% zu erwarten wäre [BAST, 1984]. Da sowohl das Verkehrsaufkommen als auch das Geschwindigkeitsniveau seitdem deutlich zugenommen haben, dürften die relativen Minderungseffekte heute noch höher sein. Neuere Untersuchungen hierzu liegen jedoch nicht vor.“ (Umweltbundesamt: 2003)

Unfälle auf den deutschen Autobahnen im Jahre 2005

- 20.943 schwere Unfälle,
- davon 9.108 Unfälle wegen nicht angepasster Geschwindigkeit
- 662 Getötete
- 428 Getötete auf Streckenabschnitten ohne Tempolimit
- 338 Getötete wegen nicht angepasster Geschwindigkeit
- davon 226 Getötete wegen nicht angepasster Geschwindigkeit auf einem Streckenabschnitt ohne Tempolimit
- 5.861 Schwerverletzte
- 26.506 Leichtverletzte
- 33.029 Getötete und Verletzte insgesamt

Quelle: Statistisches Bundesamt

43,5 Prozent aller schweren Unfälle auf Autobahnen sind „Geschwindigkeitsunfälle“. 70 Prozent aller tödlichen Unfälle ereignen sich auf solchen Autobahnabschnitten, die keine Geschwindigkeitsbegrenzung haben. Eine erstaunlich hohe Zahl: Denn überall dort, wo wegen der Verkehrsdichte oder aus topographischen Gründen Unfallschwerpunkte auszumachen waren, dürften in der Logik von ADAC und Verkehrsministerium längst dauerhafte oder situationsabhängige, temporären Tempolimit eingerichtet sein. 70 Prozent der tödlichen Unfälle ereignen sich also auf solchen Autobahnabschnitten, die als „sicher“ gelten für unbegrenztes Schnellfahren – als hinreichend ausgebaut und unbelastet von topografischen und wetterbedingten Einflüssen. 226 tödliche Unfälle auf unlimitierter Autobahn nennt die Statistik „Geschwindigkeitsunfälle“ – ein kühler Begriff und ein hoher Preis für die Ideologie des Schnellfahrens.

Ein Tempolimit auf Autobahnen wurde in diesem Jahr auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar diskutiert. Die Syndikus-Mehrheit des ADAC konnte die Empfehlung nach einem generellen Tempolimit verhindern. Obwohl der Vorsitzende des entsprechenden Arbeitskreises mehrmals nach einem guten Grund gegen ein Tempolimit fragte, blieb ihm die Mehrheit der Anwesenden diese Antwort zwar schuldig, stimmte jedoch gegen die Empfehlung. Mit dieser

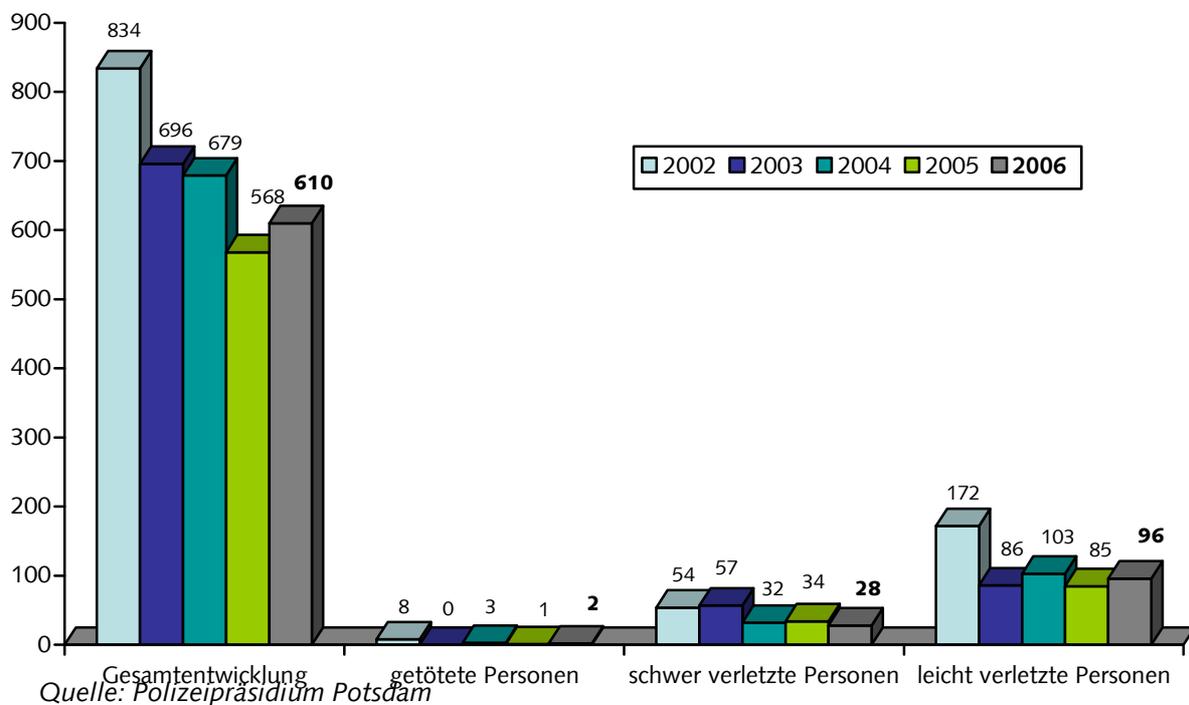
ablehnenden Haltung des Verkehrsgerichtstags macht der ADAC zur Zeit Politik gegen das Tempolimit.

Wenn nur 25 Prozent der Todesfälle auf Autobahnen durch ein Tempolimit verhindert würden, dann wären im Jahr 2005 auf deutschen Autobahnen 165 Menschen weniger gestorben. Tausenden von Menschen wären Verletzungen erspart geblieben.

In den letzten Jahren wurden aus politischen Gründen keine wissenschaftlichen Untersuchungen zu Tempolimits auf Autobahnen durchgeführt, aber Statistiken über die Unfallentwicklung nach Einführung eines lokalen Tempolimits verdeutlichen den positiven Effekt. Hohe Unfallzahlen auf der Bundesautobahn A 24 zwischen Berlin und Hamburg veranlassten die Behörden ab Dezember 2002 zwischen dem Autobahndreieck Havelland und dem Autobahndreieck Wittstock ein Tempolimit von 130 km/h zu verordnen. Mit einer Länge von 62 Kilometern ist es das größte Teilstück einer Bundesautobahn, das im letzten Jahrzehnt ein Limit bekam.

Die Ergebnisse sind eindeutig. Die Zahl der Unfälle, der Getöteten und der Verletzten war in jedem nachfolgendem Jahr deutlich niedriger als 2002, dem letzten Jahr ohne Tempolimit. In den vier Jahren von 2003 bis 2006 wurden insgesamt sechs Menschen getötet, allein im Jahr 2002 waren es acht. Noch viel aussagekräftiger ist wegen der höheren Fallzahlen die Statistik der Verletzten. Durch das Tempolimit wurde fast eine Halbierung der Verletztenzahl erreicht.

Unfallentwicklung auf der BAB 24 (AD Havelland – AD Wittstock)



Weitere Vorteile durch ein Tempolimit

Tempolimits tragen nicht nur zur Senkung der Unfallzahlen und zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei, sie führen auch zu einem gelasseneren Fahrverhalten. Viele Menschen, die im Ausland gelebt haben, beschwerten sich über die Aggressivität auf deutschen Autobahnen. Vor allem der demografische Wandel, der eine steigende Zahl älterer AutofahrerInnen mit sich bringt, verlangt nach einer nachhaltigen Verhaltensänderung auf der Autobahn. Heute ist es für viele ältere Autofahrer wegen der Schnellfahrer zu stressig, auf der Autobahn zu fahren.

Definitiv würden mit einem Tempolimit die deutschen Autobahnen nicht mehr als Hochgeschwindigkeits-Teststrecken für Autohersteller oder für den Geschwindigkeitswahn einzelner Autofahrer missbraucht. Im Jahr 2003 machte der Fall des „Rasers Rolf“ Schlagzeilen. Der Fahrer eines Mercedes drängte einen Kleinwagen von der Autobahn, in dem eine Mutter und ihre Tochter starben. Verurteilt für diese Tat wurde ein Mercedes-Testfahrer, der die 600 Kilometer-Strecke von Sindelfingen zur Teststrecke nach Papenburg regelmäßig mit höchst möglicher Geschwindigkeit bewältigte. Jedes Tempolimit, das angemessen kontrolliert würde, hätte zum Ergebnis, dass verantwortungslose Extrem-Raser ausgebremst würden.

Die Zahl der Staus wird durch ein generelles Tempolimit abnehmen. Es wird weniger sogenannte „Staus aus dem Nichts“ geben, die bei flüssigem Verkehr aufgrund extremer Geschwindigkeitsunterschiede entstehen. Viel wichtiger ist aber noch, dass sich mit der geringeren Zahl von Unfällen automatisch die Zahl unfallbedingter Staus verringert.

Ein Tempolimit auf Autobahnen verbessert die Wettbewerbsbedingungen der Bahn. Es ist zu erwarten, dass bei einem generellen Tempolimit mehr Menschen vom Auto auf die sichere und ökologisch effizientere Bahn umsteigen. Das ist vor allem dann zu erwarten, wenn die Modernisierung des Bahnnetzes weiter Fortschritte macht.

Klimapolitik

Die Einführung eines Tempolimits auf der Autobahn ist nur eine Maßnahme in einem ganzen Bündel von Maßnahmen zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich. Alle Verkehrsmittel müssen effizienter werden und die Politik sollte konsequent die klimafreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus und Bahn) fördern. Die steuerliche Bevorzugung des Flugverkehrs muss endlich gestoppt werden. In der EU stehen derzeit unter anderem die Einführung von CO₂-Grenzwerten für Pkw sowie die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel auf der Agenda. In Deutschland wird die Umstellung der Kfz-Steuer zu einer Klimasteuer diskutiert. Der Ausstoß von Treibhausgasen soll bis 2020 europaweit um bis zu 30 und in Deutschland um bis zu 40 Prozent verringert werden. Um diese Ziele tatsächlich erreichen zu können, darf auf keine einzige wirksame Maßnahme für mehr Klimaschutz verzichtet werden.

Kontakt:

Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Kochstraße 27
10969 Berlin
Tel: 030-280351-11
E-Mail: gerd.lottsiepen@vcd.org