Umfrage zu Tempo 100 auf der Autobahn A8 im Raum Kirchheim unter Teck
*Antwortbogen bitte bis **21. Februar 2021** zurück an:*
BUND-Ortsgruppe Kirchheim, Max-Eyth-Str. 8, 73230 Kirchheim-Teck,
zentrale@bund-es.de

Bitte tragen Sie hier Ihren Vor- und Zunamen ein:

Andreas Schwarz MdL

Name Ihrer Partei/Gruppierungen:

GRÜNE

Bitte kreuzen Sie an	Ja	Nein
Ich halte Tempo 100 km/h auf Autobahnstrecken in Ballungsräumen für richtig		
Ich halte Tempo 100 km/h auf der A8 im Raum Kirchheim für richtig		
Ich halte Tempo 130 auf Autobahnen für richtig	**x**	
Ich bin gegen Tempolimits auf Autobahnen		
Meine Partei/Gruppierung hält Tempo 100 km/h in Ballungsräumen für richtig		
Meine Partei/Gruppierung hält Tempo 100 km/h auf der A8 im Raum Kirchheim für richtig		
Meine Partei/Gruppierung hält Tempo 130 km/h auf Autobahnen für richtig	**x**	
Meine Partei/Gruppierung ist gegen Tempolimits auf Autobahnen		

Begründung für meine Haltung:

Der Straßenverkehr fordert zu viele Tote und Schwerverletzte, insbesondere wegen nicht angemessener und überhöhter Geschwindigkeit. Unsere Handlungsmaxime ist die Vision Zero: Niemand soll im Straßenverkehr sterben. Dabei ist klar: Ohne Tempolimits werden die Opferzahlen nicht sinken. Daher setzen wir uns gemeinsam mit vielen Bürger*innen für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 Kilometern pro Stunde (km/h) auf Autobahnen innerorts ein.
Wir werben für mehr Achtsamkeit und Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer*innen und wollen Verstöße konsequent ahnden. Darüber hinaus müssen wir prüfen, inwiefern aus Gründen der Verkehrssicherheit an bestimmten Stellen eine strengere streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung - 120 km/h oder sogar 100 km/h - notwendig ist.

KURZ & SCHNELL
» TEMPOLIMIT

NR. 24

23.01.2019
Datum

GUTE GRÜNDE FÜR EIN TEMPOLIMIT AUF DEUTSCHEN AUTOBAHNEN

DARUM GEHT'S

Aus der Kommission der Bundesregierung „Plattform Zukunft der Mobilität" gibt es unter anderem den Vorschlag für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen von 130 km/h.

Bundesverkehrsminister Scheuer hat diesen sinnvollen Vorschlag ohne nähere Prüfung umgehend als „realitätsfern", „überzogen" und „gegen den gesunden Menschenverstand" abgetan. Eine bevorstehende Sitzung der Arbeitsgruppe der Kommission, die Vorschläge für den Klimaschutz im Verkehrssektor erarbeiten soll, hat Scheuer kurzerhand abgesagt – ein Muster, das schon aus den Auseinandersetzungen um die Hardware-Nachrüstung schmutziger Diesel-Pkw bekannt ist.

DAS SAGEN WIR DAZU

- Wir Grünen treten seit Jahren für eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf allen Autobahnen ein. Denn wir orientieren uns am gesunden Menschenverstand, der alle unseren europäischen Nachbarn (und die ganze Welt), zu Höchstgeschwindigkeiten von 100 – 140 km/h gebracht hat.
- Anders als von Verkehrsminister Scheuer behauptet gibt es ein klares mehrheitliches Ja zum Tempolimit in der Bevölkerung, bei den Frauen sind es sogar 70% Zustimmung (Quelle: KfW Research 2017). Auch ältere Autofahrerinnen und Autofahrer ab 55 Jahren befürworten eindeutig die Einführung einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit. Scheuer bedient nur ein bestimmtes (vermeintliches CSU-)Klientel und ignoriert dabei den Willen der Mehrheit der BürgerInnen.
- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen führt verlässlich und unmittelbar zu weniger Klimabelastung, mehr Verkehrssicherheit und besserem Verkehrsfluss.

DAS MUSS MAN WISSEN

Auf 70,4 Prozent der insgesamt 25.767 Autobahnkilometer gibt es z.Z. keine allgemeine Höchstgeschwindigkeit, rechnet man Baustellen mit ein, sind es rund 60 Prozent (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, 2017).

Mehr Sicherheit: Bei mehr als einem Drittel der Autobahnunfälle 2017 ist mindestens ein Beteiligter schneller gefahren als erlaubt oder schneller, als es für Straße oder Wetter angemessen gewesen wäre. 44,3 Prozent der Toten und 41,5 Prozent der Schwerverletzten auf Autobahnen gab es bei «Geschwindigkeitsunfällen (Quelle: Statistisches Bundesamt). In Deutschland sterben knapp 13 Prozent der Verkehrstoten auf der Autobahn, in Europa – wo es sonst überall eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit gilt – nur 8 Prozent. 2017 gab es 409 Getötete auf der Autobahn – „Opfer" sind aber eine weitaus größere Zahl von Angehörigen, FreundInnen, KollegInnen, Rettungskräften etc. Oft trifft es völlig Unschuldige. (Übersicht: https://www.dvr.de/unfallstatistik/de/autobahnen/). Auf den Abschnitten ohne Tempobegrenzung gibt es durchschnittlich 28 Prozent mehr Verkehrstote als auf regulierten. Als in den Achtzigerjahren in Hessen versuchsweise Tempo 100 auf einigen Autobahnen eingeführt wurde, halbierte sich die Zahl der Toten und Schwerverletzten. (Quelle: Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde)

Besserer Verkehrsfluss: Eine flächendeckende Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit verbessert den Verkehrsfluss und reduziert die Staugefahren. Mit der Abnahme der Differenzgeschwindigkeiten vermindern sich notwendige und oftmals hoch gefährliche Vollbremsungen. Bei starkem Verkehr kann eine Vollbremsung einen Stau erzeugen, dieser wird gewissermaßen nach hinten durchgereicht, obwohl es eigentlich kein Verkehrshindernis gibt.
Zudem: Je geringer das generelle Tempo, desto höher liegt die Kapazität der Autobahn. Derzeit gilt: „Deutschland ist das einzige Land, in dem man 5 Minuten über 200 Sachen fahren kann – um anschließend zwei Stunden im Stau zu stehen."
Die parallele Testfahrt eines „Rasers" und eines „Schleichers" auf der Strecke von Füssen nach Flensburg hatte nach 1000 Kilometern folgendes Ergebnis: Der Testfahrer mit Bleifuß war 13 Minuten schneller als sein Kollege, der sich an die Tempolimits hielt und auf den freien Abschnitten gemächlich weiterfuhr. Der Schnellfahrer verbrauchte aber wesentlich mehr Sprit. (Quelle: https://www.sueddeutsche.de/auto/verkehrssicherheit-strikt-nach-tempolimit-fahren-ist-so-stressig-wie-rasen-1.3894387)

Mehr Klimaschutz: Eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit reduziert die CO2-Emissionen aus dem Autobahnverkehr um ca. 9Prozent (Quelle: Umweltbundesamt 1999).
Die Maßnahme ist weitgehend kostenlos, einfach einzuführen und wirkt sofort. Der Effekt kann sich noch erhöhen, wenn er sich mittelfristig auf die Fahrzeugflotten, Gewicht und Motorisierung durchschlägt („Downsizing"). Zudem nimmt die Lärmbelastung ab, die insbesondere von plötzlichen Extremgeschwindigkeiten verursacht und Erschrecken bei anderen Verkehrsbeteiligten auslösen kann..

Akzeptanz: Bei einer repräsentativen Befragung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) vom Juni 2017 waren 52 Prozent der Autofahrerinnen und -fahrer für eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen in Deutschland. Bei den Frauen sind zwei Drittel dafür. Eine Umfrage der KfW im November 2017 kam zu noch höheren Zustimmungswerten für eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit (60%; Frauen: 70%; die geringste Zustimmung mit rund 35% findet man bei jungen Männern unter 30). Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) fordert eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h.

Lobbyismus: Die Autoindustrie wehrt sich gegen eine allgemeine Höchstbeschränkung auf Autobahnen mit dem Argument, dass schade dem Absatz sog. Premiumfahrzeuge. Dafür gibt es aber keine Beweise. Im Gegenteil: Nach USA und China (120 km/h) werden deutsche Limousinen seit Jahrzehnten erfolgreich exportiert.

Links zum Weiterlesen:

Internettext: https://www.gruene-bundestag.de/mobilitaet/kein-tempolimit-beim-klimaschutz.html

Grüner Antrag von 2007: http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/054/1605420.pdf

KURZ & SCHNELL
» TEMPOLIMIT

NR. 24

23.01.2019
Datum

GUTE GRÜNDE FÜR EIN TEMPOLIMIT AUF DEUTSCHEN AUTOBAHNEN

DARUM GEHT'S

Aus der Kommission der Bundesregierung „Plattform Zukunft der Mobilität" gibt es unter anderem den Vorschlag für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen von 130 km/h.

Bundesverkehrsminister Scheuer hat diesen sinnvollen Vorschlag ohne nähere Prüfung umgehend als „realitätsfern", „überzogen" und „gegen den gesunden Menschenverstand" abgetan. Eine bevorstehende Sitzung der Arbeitsgruppe der Kommission, die Vorschläge für den Klimaschutz im Verkehrssektor erarbeiten soll, hat Scheuer kurzerhand abgesagt – ein Muster, das schon aus den Auseinandersetzungen um die Hardware-Nachrüstung schmutziger Diesel-Pkw bekannt ist.

DAS SAGEN WIR DAZU

- Wir Grünen treten seit Jahren für eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf allen Autobahnen ein. Denn wir orientieren uns am gesunden Menschenverstand, der alle unseren europäischen Nachbarn (und die ganze Welt), zu Höchstgeschwindigkeiten von 100 – 140 km/h gebracht hat.
- Anders als von Verkehrsminister Scheuer behauptet gibt es ein klares mehrheitliches Ja zum Tempolimit in der Bevölkerung, bei den Frauen sind es sogar 70% Zustimmung (Quelle: KfW Research 2017). Auch ältere Autofahrerinnen und Autofahrer ab 55 Jahren befürworten eindeutig die Einführung einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit. Scheuer bedient nur ein bestimmtes (vermeintliches CSU-)Klientel und ignoriert dabei den Willen der Mehrheit der BürgerInnen.
- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen führt verlässlich und unmittelbar zu weniger Klimabelastung, mehr Verkehrssicherheit und besserem Verkehrsfluss.

DAS MUSS MAN WISSEN

Auf 70,4 Prozent der insgesamt 25.767 Autobahnkilometer gibt es z.Z. keine allgemeine Höchstgeschwindigkeit, rechnet man Baustellen mit ein, sind es rund 60 Prozent (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, 2017).

Mehr Sicherheit: Bei mehr als einem Drittel der Autobahnunfälle 2017 ist mindestens ein Beteiligter schneller gefahren als erlaubt oder schneller, als es für Straße oder Wetter angemessen gewesen wäre. 44,3 Prozent der Toten und 41,5 Prozent der Schwerverletzten auf Autobahnen gab es bei «Geschwindigkeitsunfällen (Quelle: Statistisches Bundesamt). In Deutschland sterben knapp 13 Prozent der Verkehrstoten auf der Autobahn, in Europa – wo es sonst überall eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit gilt – nur 8 Prozent. 2017 gab es 409 Getötete auf der Autobahn – „Opfer" sind aber eine weitaus größere Zahl von Angehörigen, FreundInnen, KollegInnen, Rettungskräften etc. Oft trifft es völlig Unschuldige. (Übersicht: https://www.dvr.de/unfallstatistik/de/autobahnen/). Auf den Abschnitten ohne Tempobegrenzung gibt es durchschnittlich 28 Prozent mehr Verkehrstote als auf regulierten. Als in den Achtzigerjahren in Hessen versuchsweise Tempo 100 auf einigen Autobahnen eingeführt wurde, halbierte sich die Zahl der Toten und Schwerverletzten. (Quelle: Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde)

Besserer Verkehrsfluss: Eine flächendeckende Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit verbessert den Verkehrsfluss und reduziert die Staugefahren. Mit der Abnahme der Differenzgeschwindigkeiten vermindern sich notwendige und oftmals hoch gefährliche Vollbremsungen. Bei starkem Verkehr kann eine Vollbremsung einen Stau erzeugen, dieser wird gewissermaßen nach hinten durchgereicht, obwohl es eigentlich kein Verkehrshindernis gibt.
Zudem: Je geringer das generelle Tempo, desto höher liegt die Kapazität der Autobahn. Derzeit gilt: „Deutschland ist das einzige Land, in dem man 5 Minuten über 200 Sachen fahren kann – um anschließend zwei Stunden im Stau zu stehen."
Die parallele Testfahrt eines „Rasers" und eines „Schleichers" auf der Strecke von Füssen nach Flensburg hatte nach 1000 Kilometern folgendes Ergebnis: Der Testfahrer mit Bleifuß war 13 Minuten schneller als sein Kollege, der sich an die Tempolimits hielt und auf den freien Abschnitten gemächlich weiterfuhr. Der Schnellfahrer verbrauchte aber wesentlich mehr Sprit. (Quelle: https://www.sueddeutsche.de/auto/verkehrssicherheit-strikt-nach-tempolimit-fahren-ist-so-stressig-wie-rasen-1.3894387)

Mehr Klimaschutz: Eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit reduziert die CO2-Emissionen aus dem Autobahnverkehr um ca. 9Prozent (Quelle: Umweltbundesamt 1999).
Die Maßnahme ist weitgehend kostenlos, einfach einzuführen und wirkt sofort. Der Effekt kann sich noch erhöhen, wenn er sich mittelfristig auf die Fahrzeugflotten, Gewicht und Motorisierung durchschlägt („Downsizing"). Zudem nimmt die Lärmbelastung ab, die insbesondere von plötzlichen Extremgeschwindigkeiten verursacht und Erschrecken bei anderen Verkehrsbeteiligten auslösen kann..

Akzeptanz: Bei einer repräsentativen Befragung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) vom Juni 2017 waren 52 Prozent der Autofahrerinnen und -fahrer für eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen in Deutschland. Bei den Frauen sind zwei Drittel dafür. Eine Umfrage der KfW im November 2017 kam zu noch höheren Zustimmungswerten für eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit (60%; Frauen: 70%; die geringste Zustimmung mit rund 35% findet man bei jungen Männern unter 30). Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) fordert eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h.

Lobbyismus: Die Autoindustrie wehrt sich gegen eine allgemeine Höchstbeschränkung auf Autobahnen mit dem Argument, dass schade dem Absatz sog. Premiumfahrzeuge. Dafür gibt es aber keine Beweise. Im Gegenteil: Nach USA und China (120 km/h) werden deutsche Limousinen seit Jahrzehnten erfolgreich exportiert.

Links zum Weiterlesen:

Internettext: https://www.gruene-bundestag.de/mobilitaet/kein-tempolimit-beim-klimaschutz.html

Grüner Antrag von 2007: http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/054/1605420.pdf

KURZ & SCHNELL
» TEMPOLIMIT

NR. 24

23.01.2019
Datum

GUTE GRÜNDE FÜR EIN TEMPOLIMIT AUF DEUTSCHEN AUTOBAHNEN

DARUM GEHT'S

Aus der Kommission der Bundesregierung „Plattform Zukunft der Mobilität" gibt es unter anderem den Vorschlag für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen von 130 km/h.

Bundesverkehrsminister Scheuer hat diesen sinnvollen Vorschlag ohne nähere Prüfung umgehend als „realitätsfern", „überzogen" und „gegen den gesunden Menschenverstand" abgetan. Eine bevorstehende Sitzung der Arbeitsgruppe der Kommission, die Vorschläge für den Klimaschutz im Verkehrssektor erarbeiten soll, hat Scheuer kurzerhand abgesagt – ein Muster, das schon aus den Auseinandersetzungen um die Hardware-Nachrüstung schmutziger Diesel-Pkw bekannt ist.

DAS SAGEN WIR DAZU

- Wir Grünen treten seit Jahren für eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf allen Autobahnen ein. Denn wir orientieren uns am gesunden Menschenverstand, der alle unseren europäischen Nachbarn (und die ganze Welt), zu Höchstgeschwindigkeiten von 100 – 140 km/h gebracht hat.
- Anders als von Verkehrsminister Scheuer behauptet gibt es ein klares mehrheitliches Ja zum Tempolimit in der Bevölkerung, bei den Frauen sind es sogar 70% Zustimmung (Quelle: KfW Research 2017). Auch ältere Autofahrerinnen und Autofahrer ab 55 Jahren befürworten eindeutig die Einführung einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit. Scheuer bedient nur ein bestimmtes (vermeintliches CSU-)Klientel und ignoriert dabei den Willen der Mehrheit der BürgerInnen.
- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen führt verlässlich und unmittelbar zu weniger Klimabelastung, mehr Verkehrssicherheit und besserem Verkehrsfluss.

DAS MUSS MAN WISSEN

Auf 70,4 Prozent der insgesamt 25.767 Autobahnkilometer gibt es z.Z. keine allgemeine Höchstgeschwindigkeit, rechnet man Baustellen mit ein, sind es rund 60 Prozent (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, 2017).

Mehr Sicherheit: Bei mehr als einem Drittel der Autobahnunfälle 2017 ist mindestens ein Beteiligter schneller gefahren als erlaubt oder schneller, als es für Straße oder Wetter angemessen gewesen wäre. 44,3 Prozent der Toten und 41,5 Prozent der Schwerverletzten auf Autobahnen gab es bei «Geschwindigkeitsunfällen (Quelle: Statistisches Bundesamt). In Deutschland sterben knapp 13 Prozent der Verkehrstoten auf der Autobahn, in Europa – wo es sonst überall eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit gilt – nur 8 Prozent. 2017 gab es 409 Getötete auf der Autobahn – „Opfer" sind aber eine weitaus größere Zahl von Angehörigen, FreundInnen, KollegInnen, Rettungskräften etc. Oft trifft es völlig Unschuldige. (Übersicht: https://www.dvr.de/unfallstatistik/de/autobahnen/). Auf den Abschnitten ohne Tempobegrenzung gibt es durchschnittlich 28 Prozent mehr Verkehrstote als auf regulierten. Als in den Achtzigerjahren in Hessen versuchsweise Tempo 100 auf einigen Autobahnen eingeführt wurde, halbierte sich die Zahl der Toten und Schwerverletzten. (Quelle: Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde)

Besserer Verkehrsfluss: Eine flächendeckende Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit verbessert den Verkehrsfluss und reduziert die Staugefahren. Mit der Abnahme der Differenzgeschwindigkeiten vermindern sich notwendige und oftmals hoch gefährliche Vollbremsungen. Bei starkem Verkehr kann eine Vollbremsung einen Stau erzeugen, dieser wird gewissermaßen nach hinten durchgereicht, obwohl es eigentlich kein Verkehrshindernis gibt.
Zudem: Je geringer das generelle Tempo, desto höher liegt die Kapazität der Autobahn. Derzeit gilt: „Deutschland ist das einzige Land, in dem man 5 Minuten über 200 Sachen fahren kann – um anschließend zwei Stunden im Stau zu stehen."
Die parallele Testfahrt eines „Rasers" und eines „Schleichers" auf der Strecke von Füssen nach Flensburg hatte nach 1000 Kilometern folgendes Ergebnis: Der Testfahrer mit Bleifuß war 13 Minuten schneller als sein Kollege, der sich an die Tempolimits hielt und auf den freien Abschnitten gemächlich weiterfuhr. Der Schnellfahrer verbrauchte aber wesentlich mehr Sprit. (Quelle: https://www.sueddeutsche.de/auto/verkehrssicherheit-strikt-nach-tempolimit-fahren-ist-so-stressig-wie-rasen-1.3894387)

Mehr Klimaschutz: Eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit reduziert die CO2-Emissionen aus dem Autobahnverkehr um ca. 9Prozent (Quelle: Umweltbundesamt 1999).
Die Maßnahme ist weitgehend kostenlos, einfach einzuführen und wirkt sofort. Der Effekt kann sich noch erhöhen, wenn er sich mittelfristig auf die Fahrzeugflotten, Gewicht und Motorisierung durchschlägt („Downsizing"). Zudem nimmt die Lärmbelastung ab, die insbesondere von plötzlichen Extremgeschwindigkeiten verursacht und Erschrecken bei anderen Verkehrsbeteiligten auslösen kann..

Akzeptanz: Bei einer repräsentativen Befragung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) vom Juni 2017 waren 52 Prozent der Autofahrerinnen und -fahrer für eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen in Deutschland. Bei den Frauen sind zwei Drittel dafür. Eine Umfrage der KfW im November 2017 kam zu noch höheren Zustimmungswerten für eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit (60%; Frauen: 70%; die geringste Zustimmung mit rund 35% findet man bei jungen Männern unter 30). Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) fordert eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h.

Lobbyismus: Die Autoindustrie wehrt sich gegen eine allgemeine Höchstbeschränkung auf Autobahnen mit dem Argument, dass schade dem Absatz sog. Premiumfahrzeuge. Dafür gibt es aber keine Beweise. Im Gegenteil: Nach USA und China (120 km/h) werden deutsche Limousinen seit Jahrzehnten erfolgreich exportiert.

Links zum Weiterlesen:

Internettext: https://www.gruene-bundestag.de/mobilitaet/kein-tempolimit-beim-klimaschutz.html

Grüner Antrag von 2007: http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/054/1605420.pdf