



**Aktenzeichen: Pet 1-20-09-7518-013792**

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 19.10.2023 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,  
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

### **Begründung**

Mit der Petition wird gefordert, dass der Deutsche Bundestag das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz damit beauftragt zu analysieren, wie viel Erdgas in der aktuellen Mangellage durch ein Tempolimit eingespart werden kann.

Zur Begründung der Petition wird ausgeführt, dass das Thema Tempolimit immer wieder in der Diskussion sei. Bisher ignoriere man dabei aber die Gasmangellage, welche in einem Zusammenhang stehe. Hier brauche es Zahlen und Fakten, um abschätzen zu können, wie viel ein Tempolimit oder autofreie Sonntage bringen würden.

Um den Zusammenhang herzuleiten, müsse man darauf schauen, wie Benzin und Diesel in den Tank kommen. Ohne Strom seien Tankstellen nicht funktionsfähig. Je mehr getankt werde, desto mehr Strom werde verbraucht.

Auch der Transport und die Förderung von Rohöl gingen nicht ohne Energieverbrauch. Teilweise erfolge der Transport durch Pipelines, die natürlich mit elektrischen Pumpen betrieben würden. Ebenso verbrauche der Transport zu Tankstellen Energie.

Weiterhin werde in den Raffinerien auch Kerosin erzeugt, sodass auch der Flugverkehr einen Einfluss auf den Gasverbrauch habe.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die Eingabe verwiesen.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde durch 149 Mitzeichnungen unterstützt. Außerdem gingen 92 Diskussionsbeiträge ein.



Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Thematik darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter anderem unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Ausschuss teilt mit, dass dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klima (BMWK) keine Studien darüber vorliegen, wie viel Erdgas durch ein allgemeines Tempolimit direkt oder indirekt eingespart werden könnte. Gemäß Schmaus et al. (2023, Umweltbundesamt) würde ein Tempolimit von 120 km/h auf Bundesautobahnen zu einer Reduktion der jährlichen Fahrleistung von rund zwei Prozent und einer Reduktion der durchschnittlichen Geschwindigkeit um rund drei Prozent führen. Dies führt zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen von etwa vier Prozent. Unter der Annahme, dass sich diese Ergebnisse proportional auf den Kraftstoffverbrauch übertragen lassen, kann der Einspareffekt bei Erdgas, Benzin und Diesel geschätzt werden. Allerdings ist hierbei die sehr große Schätzunsicherheit zu berücksichtigen. Beim Antrieb von Kraftfahrzeugen spielt Erdgas nur eine geringe Rolle. Weniger als ein Prozent der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge werden mit Erdgas betrieben. Der direkte Einspareffekt eines Tempolimits auf den deutschen Erdgasverbrauch ist daher sehr klein. Der Bundesverband der deutschen Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) schätzt, dass im Verkehrssektor jedes Jahr rund zwei TWh Erdgas direkt als Kraftstoff eingesetzt werden.

In Verbindung mit den Ergebnissen von Schmaus et al. impliziert dies näherungsweise, dass durch ein Tempolimit die jährliche Nachfrage nach Erdgas als Kraftstoff um rund 100 GWh sinken könnte - dies entspricht nur rund 0,01 Prozent des jährlichen Gasverbrauchs in Deutschland.

Der indirekte Einspareffekt eines Tempolimits bestimmt sich aus dem Energie- und Gasbedarf, der bei der Herstellung, dem Transport und der Verteilung von Benzin und Diesel entsteht. Um diesen indirekten Effekt zu bestimmen, sind im ersten Schritt Informationen darüber notwendig, wie viel Benzin und Diesel durch ein Tempolimit eingespart werden. In einem zweiten Schritt kann die Einsparung mit dem Energie- und Gasbedarf verrechnet werden. Die Einsparung von Benzin und Diesel dürfte proportional zur Treibhausgasreduktion von etwa vier Prozent des Tempolimits stehen.



Mit Bezug auf das Jahr 2021 (siehe BMDV: Verkehr in Zahlen 2022/2023) entspricht dies rund 2.500 Millionen Liter Benzin und Diesel.

Der Ausschuss teilt mit, dass dem BMWK nicht bekannt ist, wie viel Erdgas für einen Liter Kraftstoff im Rahmen der Herstellung, des Transports und der Verteilung aufgewendet werden muss. Die Herausforderung für eine wissenschaftlich fundierte Bestimmung solcher Kennziffern sind sehr hoch. Durch die Komplexität der Wertschöpfungskette ist die Nachverfolgung und Zuordnung des Energieeinsatzes erheblich erschwert, wenn nicht sogar unmöglich. Hinzu kommen Handelsströme mit dem Ausland; die in die Kalkulation einfließen müssen.

Der Erdgasverbrauch des direkten und indirekten Strombedarfs des Straßenverkehrs dürfte ebenfalls gering sein. Hier ist nicht zuletzt zu berücksichtigen, dass Gas nur für einen geringen Teil der Stromerzeugung eine Rolle spielt. Gemäß Statistischen Bundesamt lag der Anteil von Gas an der Netzeinspeisung im Jahr 2021 bei rund 13 Prozent. Würde sich die notwendige Elektrizität bei der Herstellung, des Transports und der Verteilung von Kraftstoffen am deutschen Strommix orientieren, würde dies den betrachteten indirekten Effekt auf die Gasnachfrage erheblich schmälern.

Der Strommix Deutschlands führt auch dazu, dass die Effekte eines Tempolimits bei Elektrofahrzeugen relativ kleine Implikationen für den Gasverbrauch haben dürfte.

Vor dem Hintergrund des Dargelegten kann der Petitionsausschuss ein weiteres Tätigwerden nicht in Aussicht stellen.

Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.