

adac.de

Tempolimit auf Autobahnen in Deutschland? | ADAC

22.1.19

Die Einführung eines Tempolimits auf Autobahnen wird in Deutschland immer wieder diskutiert. Die Fakten zeigen aus unserer Sicht, dass ein generelles Tempolimit weder dem Klimaschutz dient noch die Verkehrssicherheit verbessert.

Führt ein Tempolimit zu weniger Unfällen?

Autobahnen sind bei Weitem die sichersten Straßen in Deutschland. Im Jahr 2017 wurden hier etwa ein Drittel aller Kraftfahrzeugkilometer gefahren. Der Anteil der Verkehrstoten ist im Vergleich dazu mit rund 12 Prozent unterdurchschnittlich. Die Zahl der auf Autobahnen Getöteten pro 1 Milliarde Fahrzeugkilometer liegt in Deutschland bei aktuell 1,6. Ein Zusammenhang zwischen generellem Tempolimit und dem Sicherheitsniveau auf Autobahnen ist auch im internationalen Vergleich nicht feststellbar: Länder mit genereller Geschwindigkeitsbeschränkung schneiden nicht besser ab als Deutschland.

Auch beim innerdeutschen Vergleich ereignen sich auf Abschnitten ohne Tempolimit nicht mehr Unfälle als auf Strecken mit Tempolimits von 120 oder 130 km/h. Eine höhere Unfallschwere lässt sich ebenso wenig feststellen. Die eigentliche Schwachstelle in Sachen Verkehrssicherheit sind nach wie vor die Landstraßen, wo knapp 60 Prozent aller Verkehrstoten registriert werden, bei nur etwa 40 Prozent der Kfz-Fahrleistungen.

Gibt es Auswirkungen auf den Verkehrsfluss?

Derzeit sind bereits rund 30 Prozent des deutschen Autobahnnetzes dauerhaft oder zeitweise geschwindigkeitsbeschränkt, hinzukommen Baustellenbereiche. Die Fahrgeschwindigkeit auf knapp 10 Prozent des Autobahnnetzes kann mittels Streckenbeeinflussungsanlagen beschränkt werden. Diese ermöglichen eine flexible, situationsgerechte Geschwindigkeitsregelung in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsaufkommen und den Witterungsbedingungen.

Trägt ein Tempolimit zum Klimaschutz bei?

Der CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr wird durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht maßgeblich beeinflusst: Laut einer Studie des Umweltbundesamtes reduzieren sich bei Tempo 120 die CO₂-Emissionen um 9 Prozent – bezogen auf den Pkw-Verkehr auf Autobahnen. Dort wird etwa ein Drittel der Pkw-Fahrleistung erbracht, sodass die CO₂-Einsparung bezogen auf den gesamten Pkw-Verkehr bei lediglich 3 Prozent liegen würde.

Der Pkw-Verkehr wiederum verursacht etwa 13 Prozent der CO₂-Emissionen in Deutschland. Die Einsparungen würden somit national weniger als 0,5 Prozent betragen.

Wie sieht es beim Stichwort "Downsizing" aus

Die Annahme, dass ein Tempolimit den Kauf von Autos mit kleineren Motoren und damit weniger Spritverbrauch bewirkt, hat sich als falsch erwiesen. Das zeigt ein Vergleich der Motorenleistung des Pkw-Bestandes in Deutschland, Österreich (Tempolimit 130) und der Schweiz (Tempolimit 120).

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-01/tempolimit-autobahnen-diskussion-deutschland-umfrage> zeit.de

Tempolimit: Wie schnell sollte man auf Autobahnen fahren dürfen?

Paul Blicke 5-6 Minuten

Regelmäßig diskutiert die Republik über ein generelles [Tempolimit](#) auf deutschen Autobahnen. So auch jetzt wieder. Der Grund: Das Tempolimit steht auf einer Liste von Vorschlägen, die eine Arbeitsgruppe der von Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) initiierten Kommission zur Zukunft der Mobilität entwickelt hat. Die Arbeitsgruppe soll Ideen entwickeln, wie der Verkehrssektor in Deutschland die CO₂-Emissionen bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 senken kann – bislang hat hierzulande der Verkehr zum Klimaschutz gar nicht beigetragen.

Deutschland ist das einzige westliche Industrieland, das keine allgemeine Begrenzung der Geschwindigkeit auf [Autobahnen](#) festgelegt hat. Auf dem Großteil der deutschen Autobahnen darf so schnell gefahren werden, wie es die Verhältnisse zulassen: Komplett ohne Tempolimit sind 70 Prozent der Autobahnkilometer, Baustellen nicht mitgezählt. Bei weiteren sechs Prozent zeigen elektronische Schilder bei entspannter Lage keine Geschwindigkeitsbegrenzung an. Auf allen Autobahnen existiert seit mehr als 40 Jahren eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

Befürworter nennen mehrere Gründe für ein allgemeines Tempolimits: Erstens versprechen sie sich davon weniger schwere Unfälle mit Verkehrstoten. Zweitens würde der Verkehr besser fließen. "Ein großer Teil der Staus erfolgt durch Abbremsen, weil Fahrzeuge auf den Autobahnen so unterschiedliche Geschwindigkeiten haben", sagt etwa der Grünen-Fraktionsvize Oliver Krischer. Ein Tempolimit würde also Staus vermeiden helfen. Und drittens trüge eine Geschwindigkeitsbegrenzung zum Klimaschutz bei, weil Autos etwa bei 130 km/h deutlich weniger CO₂ ausstoßen als bei 200 km/h.

Die Gegner eines Tempolimits debattieren teils emotional: Der Slogan "Freie Fahrt für freie Bürger" ist längst ein Standard in der Debatte – so, als ob das Grundgesetz neben der Versammlungs- und Meinungsfreiheit auch die Raserfreiheit kennen würde. Autobahnen seien schon heute die sichersten Straßen in Deutschland, erklärt außerdem der ADAC. Er hält einen Einfluss genereller Tempobegrenzungen auf die Unfallzahlen für nicht erwiesen. Außerdem wäre bei einem Tempolimit auf Autobahnen der Rückgang der CO₂-Emissionen so gering, dass die Einsparungen national kaum ins Gewicht fallen würden. Auch an einer positiven Wirkung auf den Verkehrsfluss gibt es Zweifel.

Daher wäre ein Tempolimit reine Symbolpolitik ohne signifikanten Effekt für die Verkehrssicherheit oder den Klimaschutz, urteilt der Verband der Automobilindustrie (VDA). Dass die deutsche Autoindustrie ein generelles Tempolimit ablehnt, überrascht nicht. Schließlich besteht die Sorge, dass dann kaum noch jemand einen PS-starken Audi oder Porsche kauft, wenn er damit nicht mit 200 km/h über die Autobahn fahren kann. Aber auch der Verkehrsminister hat schon abgewunken: "Forderungen, die Zorn, Verärgerung, Belastungen auslösen oder unseren Wohlstand gefährden, werden nicht Realität und lehne ich ab", sagte Scheuer.