

Standpunkt

Autobahn-Tempolimit

Die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen wird immer wieder kontrovers diskutiert. Die öffentliche Meinung ist bei diesem Thema gespalten. Ein Blick auf die Fakten.

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Derzeit sind rund 30 Prozent des deutschen Autobahnnetzes dauerhaft oder zeitweise geschwindigkeitsbeschränkt. Hinzu kommen tempolimierte Baustellenbereiche. Auf knapp zehn Prozent des Autobahnnetzes kann die Geschwindigkeit mittels sogenannter Streckenbeeinflussungsanlagen beschränkt werden. Diese ermöglichen eine flexible, situationsgerechte Geschwindigkeitsregelung in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und den Witterungsbedingungen.

Verkehrssicherheit

Die Autobahnen sind die sichersten Straßen in Deutschland. Hier werden rund ein Drittel aller Kraftfahrzeugkilometer abgewickelt. Der Anteil der Getöteten war 2023 mit rund 11 Prozent unterdurchschnittlich. Die Getöteten-Rate lag 2022 bei 1,3 pro eine Milliarde Fahrzeugkilometer, im Vergleich dazu außerorts auf Bundesstraßen bei 5,2. Der Brennpunkt der Verkehrssicherheit sind nach wie vor die Landstraßen, wo rund 57 Prozent aller Verkehrstoten zu registrieren sind, bei nur etwa 40 Prozent der Kfz-Fahrleistung.

Ein allgemein gültiger Zusammenhang zwischen generellem Tempolimit und dem Sicherheitsniveau auf Autobahnen ist im internationalen Vergleich nicht feststellbar. Mehrere Länder mit genereller Geschwindigkeitsbeschränkung schneiden schlechter ab als Deutschland, z.B. Frankreich, Tschechien, USA. Andererseits gibt es mehrere Länder mit einem allgemeinen Tempolimit, die besser als Deutschland abschneiden, z.B. Schweiz, Niederlande und Österreich.

Aus den Unfallstatistiken der letzten Jahre lässt sich für das Autobahnnetz in Deutschland ableiten, dass auf Abschnitten ohne Geschwindigkeitsbeschränkung es nicht mehr Unfälle pro Kilometer gab als auf Strecken mit Tempolimits von 120 oder 130 km/h. Dabei ist zu bedenken, dass Tempolimits in erster Linie auf viel befahrenen Strecken angeordnet werden.

Auf Strecken, bei denen es zu überdurchschnittlich vielen oder schweren Unfällen kommt, kann ein Tempolimit oder eine situationsgerechte Geschwindigkeitsregelung sinnvoll sein.

Generell gilt, jeder Autofahrer muss sich verantwortlich verhalten und seine Geschwindigkeit vorausschauend an die jeweilige Verkehrssituation anpassen. Er darf andere und sich nicht gefährden. 76 Prozent der ADAC Mitglieder empfinden dichtes Auffahren bei hohen Geschwindigkeiten als sehr belastend bzw. belastend (ADAC 2024). Dichtes Auffahren und Drängeln sind nicht akzeptabel und sollten öfter kontrolliert und geahndet werden.

Klimaschutz

Das Umweltbundesamt (UBA) hat 2020 die Studie „Klimaschutz durch Tempolimit“ veröffentlicht. Demnach verringern sich durch ein generelles Tempolimit von 130 bzw. 120 km/h die CO₂-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Autobahnen um 1,9 bzw. 2,6 Millionen Tonnen pro Jahr. Bezogen auf die vom Straßenverkehr verursachten CO₂-Emissionen liegt das Einsparpotential bei rund 1,2 bzw. 1,6 Prozent.

Im Januar 2023 veröffentlichte das UBA das Gutachten „Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung“, in dessen Rahmen auch ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen untersucht wurde. Unter der Annahme, dass ein solches nur Einfluss auf die gefahrenen Geschwindigkeiten auf den Autobahnstrecken hat, die bislang nicht bzw. auf 130 km/h limitiert sind, würden die straßenverkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Deutschland um 2,9 Prozent bzw. 4,7 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr sinken.

Berücksichtigt man zusätzlich mögliche Routenwahl- und Verkehrsnachfrageänderungen, läge das berechnete Einsparpotential sogar bei insgesamt 4,2 Prozent bzw. 6,7 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr. Dabei wird unterstellt, dass Autofahrer teilweise auf andere Verkehrsmittel wechseln oder

kürzere Routen über Landstraßen wählen, da die Autobahnen infolge des generellen Tempolimits an Attraktivität verlieren.

Infolge der Verlagerungseffekte auf das nachgeordnete Landstraßennetz wäre wegen des dort höheren Unfallrisikos insgesamt mit etwa 75 Getöteten im Straßenverkehr zusätzlich zu rechnen. Die Annahme, dass ein generelles Tempolimit auf Autobahnen zudem den Kauf von Autos mit kleineren Motoren („Downsizing“) bewirkt, wird beim Vergleich der Motorisierung der Fahrzeugflotten in Österreich und der Schweiz nicht bestätigt. In der Schweiz (Tempolimit 120) ist der Anteil an leistungsstarken Fahrzeugen am höchsten, in Österreich (Tempolimit 130) geringfügig niedriger als in Deutschland.

Meinungsumfragen

Über Jahre lehnten ADAC Mitglieder ein generelles Tempolimit auf Autobahnen mehrheitlich ab, die Zahl der Befürworter hat aber in der letzten Zeit zugenommen. In der Umfrage von 2024 votierten 40 Prozent gegen ein Tempolimit, 55 dafür, 5 Prozent haben sich nicht festgelegt.