

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 2019 mit rund 12 Prozent unterdurchschnittlich. Die Getöteten-Rate liegt aktuell bei 1,7 pro eine Milliarde Fahrzeugkilometer. Im Vergleich dazu liegt diese außerorts auf Bundesstraßen bei 5,9.

Der Brennpunkt der Verkehrssicherheit sind nach wie vor Landstraßen, wo knapp 60 Prozent aller Verkehrstoten zu registrieren sind, bei nur etwa 40 Prozent der Kfz-Fahrleistungen.

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. Belgien, Frankreich, USA. Andererseits gibt es mehrere Länder mit einem allgemeinen Tempolimit, die besser als Deutschland, z.B. Niederlande, Schweden, Schweiz, abschneiden.

Aus den Unfallstatistiken der letzten Jahre lässt sich für das Autobahnnetz in Deutschland ableiten, dass Abschnitte ohne Tempolimit durchschnittlich genauso sicher sind wie jene, die auf 120 oder 130 km/h beschränkt sind.

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 2018). Dichtes Auffahren und Drängeln sind nicht akzeptabel und sollten öfter kontrolliert und geahndet werden.

Klimaschutz

Das Umweltbundesamt hat Ende Februar 2020 eine Studie „Klimaschutz durch Tempolimit“ veröffentlicht. Demnach verringern sich durch ein generelles Tempolimit die CO₂-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Autobahnen um 1,9 Millionen Tonnen pro Jahr (bei Tempo 130) bzw. bei Tempo 120 um 2,6 Millionen Tonnen. Dies entspricht einer Reduktion um 4,9 bzw. 6,6 Prozent. Bezogen auf die gesamten vom Straßenverkehr verursachten CO₂-Emissionen liegt das Einsparpotenzial bei rund 1,2 bzw. 1,6 Prozent. Die Annahme, dass ein generelles Tempolimit auf Autobahnen zudem den Kauf von Autos mit kleineren Motoren („Downsizing“) und damit weniger Spritverbrauch 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

Seit Jahren lehnen ADAC Mitglieder ein generelles Tempolimit auf Autobahnen mehrheitlich ab, die Zahl der Befürworter hat aber in der letzten Zeit zugenommen. In der Umfrage von 2020 votierten 46 Prozent gegen ein Tempolimit, 47 dafür, 7 Prozent haben sich nicht festgelegt.