

# 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 ist gut ein Viertel des deutschen Autobahnnetzes dauerhaft tempolimitiert, geschwindigkeitsbeschränkt. Hinzu kommen temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. nachts oder bei Nässe) sowie 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 ist mit rund 10 Prozent unterdurchschnittlich. Die Getöteten-Rate lag 2024 bei 1,2 pro eine Milliarde Fahrzeugkilometer, im Vergleich dazu außerorts auf Bundesstraßen bei 4,9. 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 einem Tempolimit. 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 2026). Dichtes Auffahren und Drängeln sind nicht akzeptabel und sollten häufiger kontrolliert und geahndet werden.

### Klimaschutz

Das Umweltbundesamt (UBA) veröffentlichte 2023 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland (Bezugswert: 157,7 Mio. Tonnen im Jahr 2018) um 2,9 Prozent bzw. 4,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> pro Jahr. Dabei wird unterstellt, dass Autofahrer teilweise auf andere Verkehrsmittel

wechsellern oder kürzere Routen über Landstraßen wählen, da die Autobahnen infolge des generellen Tempolimits an Attraktivität verlieren. Im Rahmen einer Nachfolge-Studie, die das UBA im Jahr 2024 veröffentlichte, wurde für das Szenario eines generellen Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen ermittelt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 2,5 Mio. Tonnen pro Jahr abnehmen. Unter Berücksichtigung zusätzlicher Routenwahl- und Nachfrageeffekte wären es 3,5 Mio. Tonnen pro Jahr.

Das aktuellste Gutachten stammt von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt), das im März 2025 veröffentlicht wurde: Demnach liegt das CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial eines generellen Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen je nach Befolgungsrate zwischen 1,3 und 2,0 Mio. Tonnen pro Jahr. Routenwahl- und Nachfrageeffekte sind in diesen Ergebnissen nicht berücksichtigt. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge emittierten auf den deutschen Autobahnen im Jahr 2023 zusammen 38,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Demnach liegt das Einsparpotenzial auf den Autobahnen zwischen 3,4 und 5,2 Prozent, bezogen auf die CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen des Straßenverkehrs reduziert sich das Einsparpotenzial auf rund 0,9 bis 1,4 Prozent. 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) etwas niedriger als in Deutschland.

## Meinungsumfragen

Über Jahre lehnten ADAC Mitglieder ein generelles Tempolimit auf Autobahnen mehrheitlich ab, die Zahl der Befürworter hat aber in den letzten Jahren zugenommen. In der Umfrage von 2026 votierten 39 Prozent gegen ein Tempolimit, 56 dafür, fünf Prozent haben sich nicht festgelegt.