

Standpunkt

Autobahn-Tempolimit

Immer wieder steht die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen in Deutschland zur Diskussion. Ein Blick auf die Fakten zeigt aus Sicht des ADAC, dass ein generelles Tempolimit weder aus Umweltsicht noch aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist.

Autobahnen sind die sichersten Straßen

Die Autobahnen sind bei Weitem die sichersten Straßen in Deutschland. Im Jahr 2017 wurden auf den Autobahnen etwa ein Drittel aller Kraftfahrzeugkilometer abgewickelt. Der Anteil der Getöteten war mit rund zwölf Prozent unterdurchschnittlich.

Ein Zusammenhang zwischen generellem Tempolimit und dem Sicherheitsniveau auf Autobahnen ist im internationalen Vergleich nicht feststellbar. Zahlreiche Länder mit genereller Geschwindigkeitsbeschränkung schneiden schlechter ab als Deutschland.

Auch beim innerdeutschen Vergleich sind Autobahnen ohne Tempolimit nicht unfallauffälliger als Strecken mit Tempolimit 120 oder 130 km/h. Auch eine höhere Unfallschwere (Getötete je 1.000 Unfälle mit Personenschaden) lässt sich nicht feststellen.

Der ADAC hält deshalb ein generelles Tempolimit aus Gründen der Verkehrssicherheit für nicht erforderlich. Unabhängig davon ist der ADAC der Auffassung, dass streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf unfallauffälligen Abschnitten sinnvoll sein können.

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

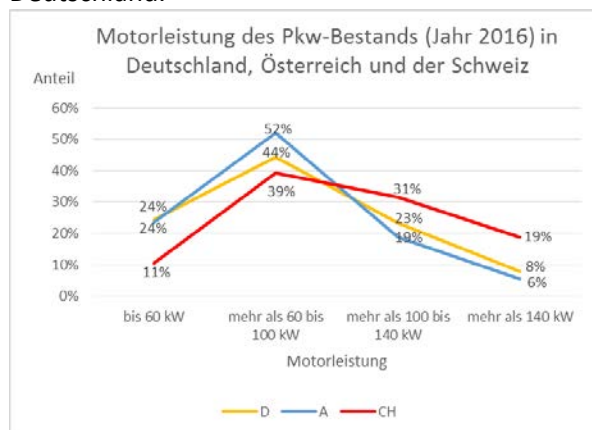
Flexible Geschwindigkeitsregelung statt generelles Tempolimit

Derzeit sind bereits rund 30 Prozent des deutschen Autobahnnetzes dauerhaft oder zeitweise geschwindigkeitsbeschränkt. Hinzu kommen limitierte Baustellenbereiche. Knapp zehn Prozent des Autobahnnetzes sind mittels sogenannter Streckenbeeinflussungsanlagen limitierbar. Diese

ermöglichen eine flexible, situationsgerechte Geschwindigkeitsregelung in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und den Witterungsbedingungen. Der weitere Ausbau solcher Anlagen ist zu forcieren.

Tempolimit bringt Klimaschutz nicht voran

Im Hinblick auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen sollte die Wirkung eines allgemeinen Tempolimits nicht überschätzt werden. Unter Zugrundelegung des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) ergibt sich bei einem Tempolimit von 130 km/h für die Pkw-Flotte des Jahres 2019 ein CO₂-Einsparpotenzial in der Größenordnung von bis zu 2 Mio. Tonnen pro Jahr. Dies sind knapp 2 Prozent der CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs. Die Annahme, dass ein generelles Tempolimit auf Autobahnen 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.



Quellen: KBA, STATISTIK AUSTRIA, ASTRA