Deutsche Umwelthilfe

Klima schützen, Leben retten.

Tempolimit 80 auf Landstraßen und 120 auf Autobahnen

Hintergrundpapier | Stand: 11.04.2019

Inhalt

Warum ein Tempolimit? 2

Ohne Tempolimit fährt man schneller 3

Im europäischen Vergleich allein 3

Tempolimit = Klimaschutz 4

Welche Auswirkungen hat ein Tempolimit von 120 km/h? 5

Weniger bringt mehr 5

Ein Tempolimit als Anreiz zum Bau sparsamer Autos 5

Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch 5

Tempolimit = Mehr Sicherheit 6

Jeder Verkehrstote ist einer zu viel 7

Tempolimits zeigen Wirkung 7

Weniger Stau 8

Tempolimit fördert E-Mobilität 8

Für eine entspannte Fahrt – ein Tempolimit für weniger Stress im Straßenverkehr 8

Vorreiter oder Schlafmütze? 9

Warum ein Tempolimit?

Die Deutsche Umwelthilfe setzt sich seit zwei Jahrzehnten als Umwelt- und Verbraucherschutzverband für ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen ein. **Keine andere Einzelmaßnahme im Verkehrsbereich birgt ein so großes CO2-Einsparpotential, das kurzfristig und so gut wie kostenlos umsetzbar ist.**

Klimaschutz: Mit einem Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen sowie 80 km/h auf Landstraßen können **bis zu 5 Millionen Tonnen CO2** eingespart werden. Dies ist auch notwendig, da der Verkehrssektor hauptverantwortlich für das drohende Nichterreichen der Klimaschutzziele für 2020 ist.

Anreiz zum Bau sparsamer Autos: Die durchschnittliche Motorisierung der Neuwagen in Deutschland steigt stetig. Während im Jahr 1997 die Antriebsleistung im Schnitt noch 100 PS betrug, beträgt sie im Jahr 2017 bereits 152 PS. Ein Tempolimit kann diesem Trend entgegenwirken, da der Anreiz, hochmotorisierte Fahrzeuge zu kaufen, sinkt.

Ein Tempolimit rettet Leben: Im Jahr 2018 starben auf deutschen Autobahnen 424 Menschen. Das sind 3 Todesfälle pro 100 km Autobahn. Ein Blick in die Unfallstatistik anderer Staaten wie beispielsweise der Schweiz zeigt, dass ein Tempolimit zu weniger Verkehrstoten führt.

Zuletzt stieg die Zahl der Verkehrstoten sogar wieder an. Ohne ein Tempolimit wird die Bundesregierung auch ihr verpflichtend festgelegtes Ziel zur Verringerung der Verkehrstoten bis 2020 sowie der Vision Zero (die Zahl der Verkehrsunfallopfer mittelfristig auf null zu reduzieren) nicht erreichen können.

Weniger Staus: Bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 100 km/h zeigen Autobahnen die höchste Kapazität. Je höher die gefahrene Geschwindigkeit ist, umso höher ist die Differenz zu der auf der rechten Spur gefahrenen Geschwindigkeit. Dadurch sinkt die Aufnahmekapazität der Autobahn, Staus treten auf und die Gefahr von Unfällen steigt rapide an. Tempo 120 reduziert die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Fahrzeugen auf allen Spuren und verbessert damit den Verkehrsfluss.

Fahren mit weniger Stress: Überholmanöver mit sehr hoher Geschwindigkeit erzeugen beim Überholenden sowie Überholten Stress. Ein Tempolimit gibt Verkehrsteilnehmer*innen mehr Sicherheit.

Spritkosten sinken: Der Kraftstoffverbrauch für die auf der Autobahn zurückgelegten Kilometer sinkt bei einem Tempolimit. Das Tempolimit ist also auch gut fürs Portemonnaie.

Die DUH fordert für den Schutz des Klimas und mehr Sicherheit auf den Straßen ein flächendeckendes Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen sowie 80 km/h auf Landstraßen.

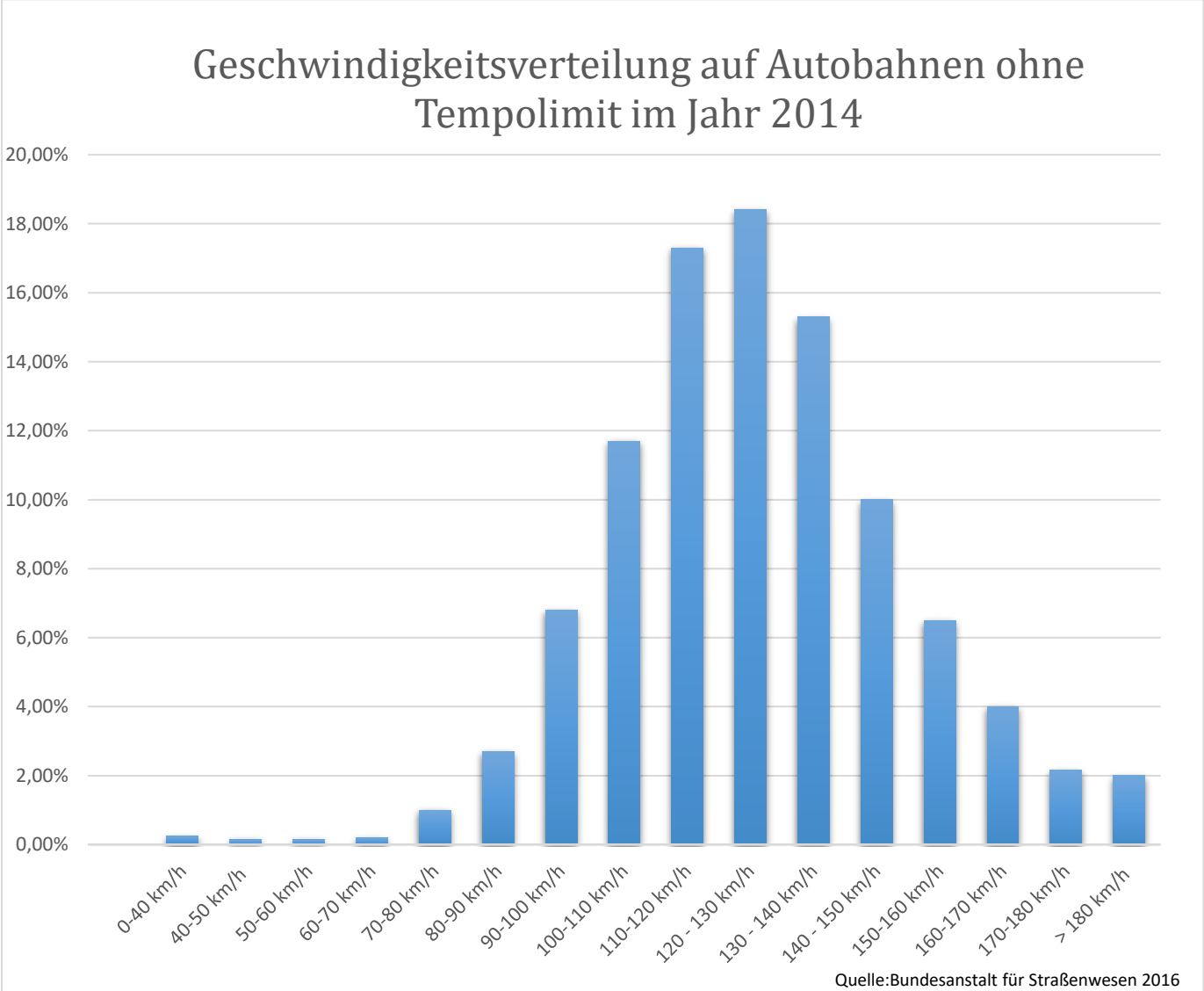
Ohne Tempolimit fährt man schneller

Laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen lag die Durchschnittsgeschwindigkeit in den Jahren 2010-2014 auf dem gesamten Autobahnnetz ohne Tempolimit bei 124 km/h. Hierbei wurden unter anderem auch Stauphasen und stockender Verkehr miteinberechnet. Die Studie zeigt, dass – obwohl Stauzeiten und stockender Verkehr miteinberechnet wurden – über die Hälfte aller PKWs auf Strecken ohne Tempolimit schneller als 120 km/h fahren (Bundesanstalt für Straßenwesen 2016). Etwa 36 Prozent der PKW waren im Jahr 2014 sogar mit über 130 km/h auf Autobahnen ohne Tempolimit unterwegs und fast 8 Prozent fuhren schneller als 160 km/h. Wenn man einzelne Autobahnabschnitte betrachtet, kommen diese sogar Rennstrecken nahe. Auf der A8 zwischen Augsburg und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen etwa fahren die schnellsten 10 Prozent der Autofahrer im Durchschnitt 204 km/h (Zeit Online 2019a).

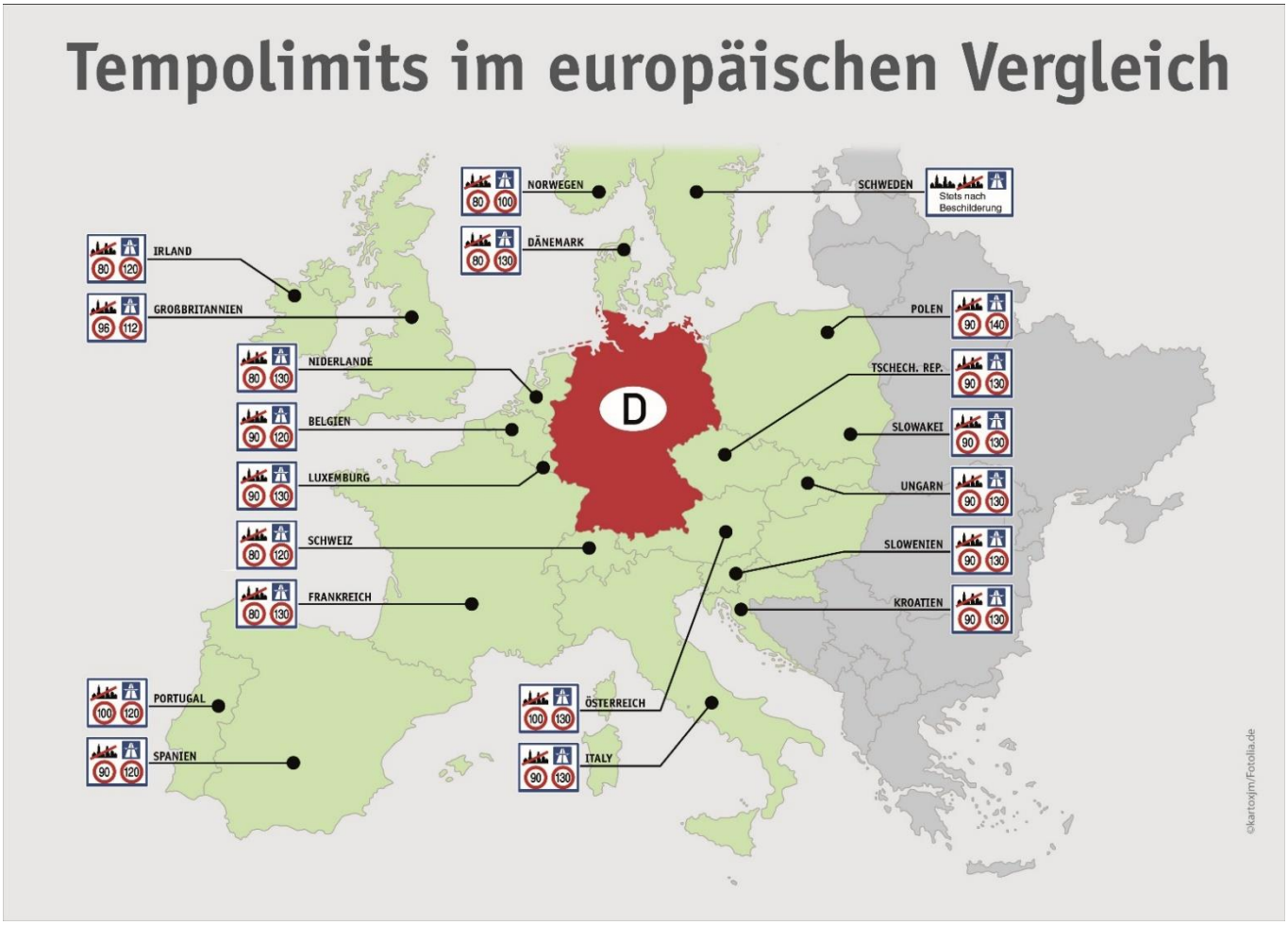
Im europäischen Vergleich allein

Deutschland ist nicht nur der einzige Staat in Europa, sondern auch das einzige Industrieland der Welt ohne durchgehendes Tempolimit auf Autobahnen.

Die letzte Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen von 2016 zeigt, dass der Anteil der Bundesautobahnen mit Tempolimit bundesweit bei nur 20,8 Prozent liegt. Dabei wurden auch Streckenabschnitte hinzugezählt, bei denen nur eine Fahrspur ein Tempolimit aufweist oder bestimmte Fahrzeugtypen in ihrer Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden. Auf weiteren 8,8 Prozent der Autobahnen sind witterungs- oder verkehrsbedingte Höchstgeschwindigkeiten ausgewiesen. 70,4



Quelle:Bundesanstalt für Straßenwesen 2016



Prozent der Autobahnen sind demnach ohne jegliches Tempolimit.

Tempolimit = Klimaschutz

CO2 ist der größte Klimatreiber und trägt wesentlich zum Klimawandel bei. **Knapp 20 Prozent der CO2-Emissionen in Deutschland stammen aus dem Verkehr**. Um die Klimaziele für 2020 und 2030 zu erreichen, sind alle Sektoren gefragt. Doch im Verkehrssektor ist der Ausstoß von Klimagasen im Vergleich zu 1990 faktisch nicht gesunken. Die Verkehrspolitik setzt nach wie vor auf den (über-)motorisierten Straßenverkehr. In Folge nimmt dieser immer weiter zu, verbunden mit stärkeren Motoren und schwereren, spritdurstigen Fahrzeugen.

Die Bundesregierung hält die Klimaschutzverpflichtungen für 2020 nicht ein. Auch für die Erreichung der Klimaschutzverpflichtungen bis 2030 liegen längst nicht alle erforderlichen Maßnahmen vor. In dem für 2019 angekündigten Klimaschutzgesetz muss auch für den Verkehrssektor verbindlich festgelegt werden, wie der Sektor diese Einsparziele von 40 bzw. 55 Prozent weniger CO2 bis 2020/2030 leisten kann. Die Bundesregierung muss Maßnahmen vorlegen, die die Treibhausgasemissionen bis 2030 auf einen Ausstoß von 95 bis 98 Millionen Tonnen CO2-Äquivalent senken. Dieses Ziel wird nur mit einem Bündel von Maßnahmen zu erreichen sein. Neben eher langfristig wirksamen Maßnahmen wie einer Wende in der Antriebstechnologie und einem Umstieg auf kollektive Verkehrssysteme bedarf es auch kurzfristig wirksamer Maßnahmen.

Keine andere Einzelmaßnahme im Verkehrsbereich birgt ein so großes CO2-Einsparpotential, das kurzfristig und so gut wie kostenlos umsetzbar ist wie ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen. Es trägt außerdem zur Einhaltung der Klimaschutzverpflichtung für 2020 bei.

Die Einsparung von 40 Prozent Treibhausgasen bis 2020 im Vergleich zu 1990 ist eine völkerrechtlich verbindliche Verpflichtung, die

alle Bundesregierungen seit 2002 bestätigt haben – mit Ausnahme der aktuellen Regierung, die stillschweigend die 2020er Ziele nicht mehr erreichen will und alle Anstrengungen zur Erfüllung dieser Verpflichtung eingestellt hat. In der Folge rechnet selbst das Umweltbundesamt mit nur 32 statt 40 Prozent CO2-Reduktion im Jahr 2020.

„Noch in der letzten Bundestagswahl hat die amtierende Bundeskanzlerin die Einhaltung der Klimaschutzziele 2020 zugesagt. Wir erwarten, dass ein Tempolimit 3 Prozent der Emissionen aus dem Straßenverkehr insgesamt bzw. 4,3 Prozent der Pkw-Emissionen einspart. Der gesunde Menschenverstand spricht also eindeutig dafür.“ Barbara Metz, Stellvertretende Bundesgeschäfts-führerin der DUH.

Welche Auswirkungen hat ein Tempolimit von 120 km/h?

Von den gesamten CO2-Emissionen in Höhe von 866 Millionen Tonnen im Jahr 2018 verursachte der Straßenverkehr in Deutschland 162 Millionen Tonnen bzw. rund 19 Prozent (vgl. UBA 2019). Allein der Autoverkehr war nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes für die Emission von 115 Millionen Tonnen CO2 verantwortlich.

Weniger bringt mehr

Bei einem Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen ist nach Berechnungen der Agora Verkehrswende (2018) **eine CO2-Minderung in Höhe von 2,1 bis 2,9 Prozent im Straßenverkehr zu erreichen, was in etwa 2 bis 3,5 Millionen Tonnen CO2 entspricht**. **Die CO2-Einsparung ist bei einem Tempolimit von 120 km/h deutlich höher als bei einem Tempolimit von 130 km/h**.

Ein Tempolimit als Anreiz zum Bau sparsamer Autos

Der Kraftstoffverbrauch ist im Wesentlichen von der **Motorleistung abhängig.** Für den CO2-Anstieg der letzten Jahre war neben der gestiegenen Fahrleistung vor allem eine stärkere Motorisierung verantwortlich. Neuwagen leisten im Durchschnitt erstmals mehr als 150 PS – ein Drittel mehr als noch vor 20 Jahren (Süddeutsche Zeitung 2018). Der wichtigste Grund für den Zuwachs ist der Boom bei Stadtgeländewagen.

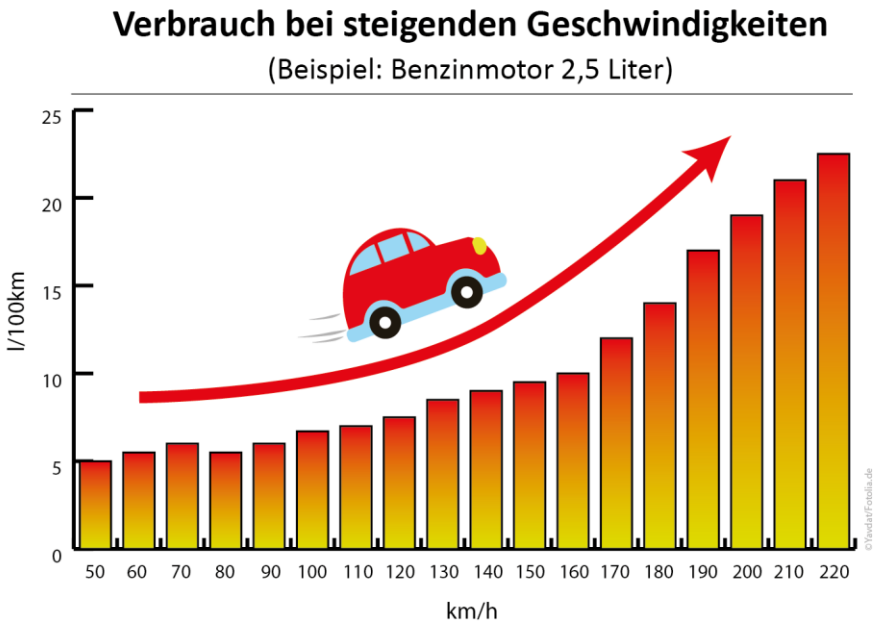
Die Studie im Auftrag der Agora Verkehrswende (2018) zeigt, dass ein Tempolimit zu einer energie-effizienteren Konstruktion neuer Fahrzeugmodelle führt. Daraus ergeben sich für die Verbraucher*innen weitere Einsparpotenziale. Die bisherige Entwicklung provoziert eher das Gegenteil. Wenn die Verkehrswende gelingen soll, muss der **Trend einer immer höheren Motorisierung gestoppt werden**. Ein Tempolimit könnte ein **einfacher und direkter Anreiz** dafür sein. In Ländern mit einem generellen Tempolimit hat sich dieser Trend bestätigt: Der Anreiz für den Kauf sehr stark motorisierter Fahrzeuge sinkt und neuzugelassene Fahrzeuge werden energieeffizienter.

Umweltbeitrag Tempolimit

1. **Spart direkt Kraftstoff und somit CO2 ein:** ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen sowie 80 km/h auf Landstraßen könnte die CO2-Emissionen um bis zu 5 Mio. Tonnen reduzieren.
2. **Verändert langfristig die Bauart neuer Fahrzeugmodelle:** Ein Tempolimit könnte dem Trend zur immer stärkeren Motorisierung entgegenwirken.

Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch

Der **Kraftstoffverbrauch** folgt der **Geschwindigkeit** in Form einer quadratischen Funktion. Lässt sich mit einem Mittelklasse-PKW bei Tempo 120 noch ein Verbrauch von 7 bis 8 Litern pro 100 km realisieren, so erreicht man bei Tempo 160 schon bis zu 10 Liter Verbrauch pro 100 km. **Ein Tempolimit wirkt sich direkt in geringeren Kosten für Kraftstoff aus.** Eine zusätzliche **Kraftstoffeinsparung** ergibt sich **durch den Wegfall kraftstoffzehrender Beschleunigung** und dem Abbremsen bei Hindernissen.



Grafik: eigene Darstellung, Quelle: ADAC e.V.

Tempolimit = Mehr Sicherheit

Die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland liegt deutlich höher als in vielen EU-Staaten mit einem Tempolimit. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung ist das Ziel **Vision Zero verankert:** Die Vorgabe ist, das Verkehrssystem so zu gestalten, dass Fehler im Straßenverkehr nicht zu lebensbedrohlichen Verletzungen führen. Die **Vision Zero ist aber ohne generelles Tempolimit nicht erreichbar.** Dies gilt auch für das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Jahr 2010 zu reduzieren. Zur Zielerreichung hätte diese Zahl nach sieben Aktionsjahren um 28 Prozent auf 2.627 zurückgegangen sein müssen. Tatsächlich starben im Jahr 2017 auf Deutschlands Straßen 3.180 Menschen, was einem Rückgang von nur 13 Prozent entspricht. Nach den derzeitig bekannten Zahlen wird nach den vorläufigen Ergebnissen die Anzahl der getöteten Verkehrsopfer nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Pressemitteilung Nr. 069 vom 27.2.2019) im Jahr 2018 sogar erneut auf 3.270 und somit um 2,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr steigen. Neben dem verfehlten Klimaschutzziel für 2020 droht also auch hier ein Scheitern.

Die DUH fordert die Bundesregierung auf, sich an der Verkehrssicherheitspolitik der Schweiz zu orientieren. Das kompromisslose Vorgehen gegen Raser mit Blick auf die dort ausgesprochenen Sanktionen trägt seit Jahren dazu bei, dass die Zahl der Verkehrstoten kontinuierlich sinkt.

Pro eine Milliarde gefahrene Kilometer verunglücken in Deutschland mehr Menschen als etwa in Großbritannien, in der Schweiz, in Schweden oder Frankreich (Rheinische Post 2019).

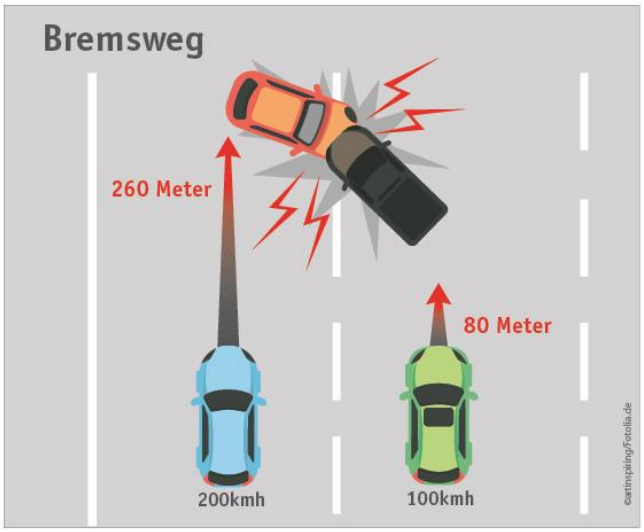
Allein auf deutschen **Autobahnen** war 2018 der **Tod von 424 Menschen** zu beklagen (vgl. Destatis 2019). Viele und besonders schwere Unfälle resultieren aus hohen Fahrgeschwindigkeiten. Auch mit Blick auf die gefahrenen Autobahnkilometer hat Deutschland mehr Verkehrstote zu beklagen als viele Nachbarländer. Damit ist absolut gesehen die Zahl der Todesopfer in Deutschland im EU-Vergleich mit am höchsten, wie der jährliche Unfallbericht der Europäischen Kommission zeigt (vgl. European Road Safety Observatory 2018).

In Deutschland kamen 2018 insgesamt **3.270 Menschen** im Straßenverkehr ums Leben. Bei Alleinunfällen von Fahrzeugen war im Jahr 2017 „nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei 42 Prozent der Unfälle die häufigste Unfallursache. Stirbt ein Mensch bei einem Verkehrsunfall, sind nach einer Studie des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR 2017) im Durchschnitt 113 andere Menschen unmittelbar betroffen: Familie, Freunde und Ersthelfer. Nicht nur im Falle eines Todes leiden Angehörige, Freunde und Rettungskräfte. Auch bei Verletzten und Schwerverletzten sind seelische Traumata oft eine Folge. Bei einer Zahl von insgesamt 60.079 Verletzten und 1.077 Toten im Jahr 2017 aufgrund überhöhter Geschwindigkeit wird das Ausmaß der Betroffenheit deutlich (vgl. Destatis 2018).

Die meisten Verkehrstoten gibt es auf Landstraßen: Im Jahr 2018 starben dort 1.866 Menschen (57 Prozent aller in 2018 getöteten Personen, vgl. Destatis 2019)**.** Auf Landstraßen werden die fehlende Trennung zum Gegenverkehr, schlechte Überholmöglichkeiten sowie Kreuzungen und ungeschützte Hindernisse neben der Fahrbahn zu Hochrisikofaktoren. Ein Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen erhöht die Verkehrssicherheit und liegt somit auf der Hand.

Jeder Verkehrstote ist einer zu viel

Egal, ob auf der Autobahn, der Landstraße oder innerorts – der Bericht des statistischen Bundesamtes zeigt, dass überhöhte Geschwindigkeit eine der Hauptursachen für Unfälle ist (vgl. Destatis 2018).
Unfälle, die durch nicht angepasste Geschwindigkeit verursacht wurden, haben zudem die schlimmsten Folgen. Aber nicht nur das Risiko für einen Unfall steigt mit zunehmender Geschwindigkeit an: Da sich – den physikalischen Gesetzen folgend – der Bremsweg bei hohem Tempo verlängert: Liegt er bei Tempo 120 bei 108 m, so erhöht er sich schon beim Tempo 140 auf 140 Meter – bei Tempo 220 gar auf 308 Meter. Je höher die Geschwindigkeit ist, desto verheerender sind auch die Folgen eines Aufpralls.



Beispiele Bremsweg 100 km/h und 200 km/h

Barbara Metz: „Jeder Verkehrstote ist einer zu viel. Wenn wir wollen, dass niemand mehr im Straßenverkehr umkommt, ist ein Tempolimit dringend erforderlich.“

Allein auf deutschen Autobahnen kam es im Jahr 2018 auf Autobahnen in Deutschland zu 20.525 Unfällen mit Verletzten (vgl. Destatis 2019). Dabei starben 424 Menschen, 5.904 wurden schwer verletzt.

Auch der Verkehrspsychologe Bernard Schlag meint in einem Interview mit der ZEIT: „Wer sehr schnell fährt, glaubt natürlich, dass er dieses Tempo auch beherrscht“ (vgl. ZEIT Online 2019b). Das suggerieren den Fahrerenden die großen und stabil wirkenden Fahrzeuge, die solche Geschwindigkeiten ermöglichen. Insofern hat der SUV-Boom die Gefahr eines Unfalls aufgrund überhöhter Geschwindigkeit durch das vermeintliche Gefühl erhöhter Sicherheit verschärft.

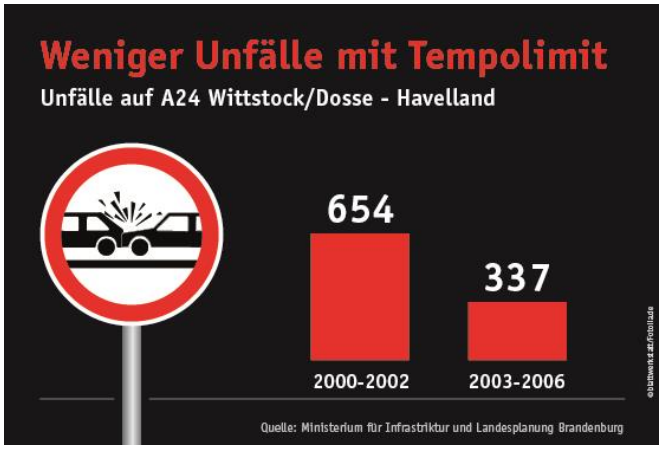
Tempolimits zeigen Wirkung

Beispiele aus der Praxis zeigen, dass ein Tempolimit die Sicherheit erhöht: Auf der A4 zwischen Köln und Aachen etwa starben innerhalb weniger Monate neun Menschen. Eine Unfallkommission beschränkte daraufhin die Geschwindigkeit im September 2017 zunächst testweise auf 130 Kilometer pro Stunde. Seither gab es keinen Unfall mit Todesfolge. Aufgrund der positiven Bilanz ist die Geschwindigkeitsbegrenzung dauerhaft angeordnet worden (vgl. WDR 2019).

„Sowohl die Anzahl der Unfälle als auch die Schwere der Unfälle ist deutlich zurückgegangen. […] So ist seit der Anordnung der 130 km/h das Unfallgeschehen unauffällig.“, Kölner Bezirksregierung 2018

Brandenburg hat eine ähnliche Erfahrung gemacht: Nachdem es im Jahr 2001 auf der Teilstrecke zwischen den Dreiecken Havelland und Wittstock zu 1.200 Unfällen mit elf Toten kam, erließen die Behörden ein Tempolimit von 130 km/h. Die Einführung des Tempolimits wurde

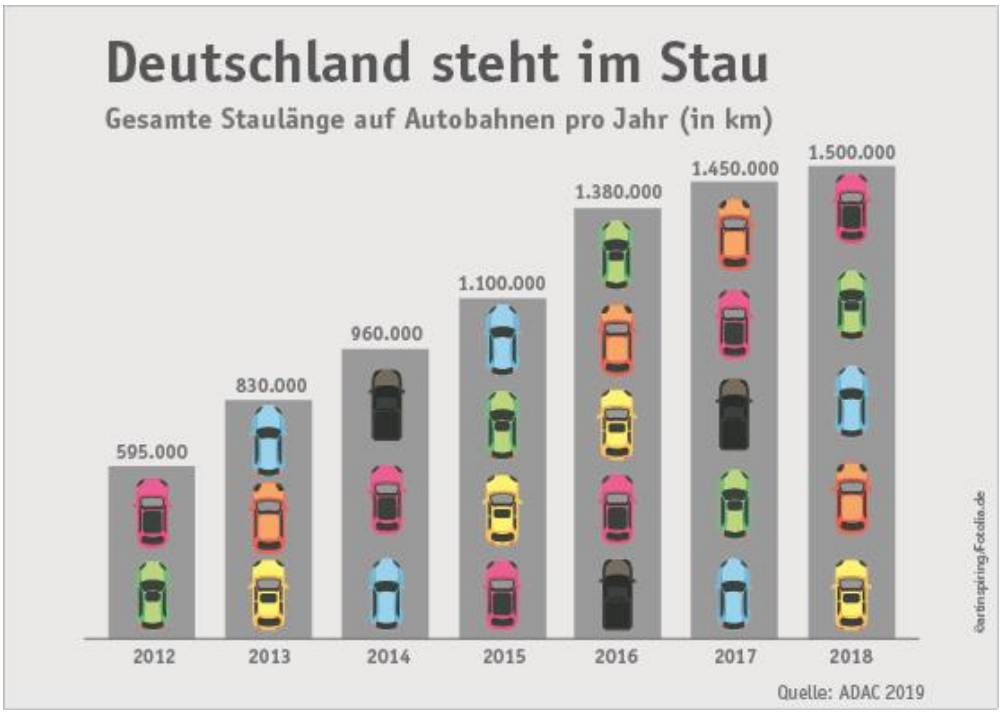
wissenschaftlich begleitet und die Auswirkungen auf die Unfallzahlen beobachtet: Nach Einführung halbierte sich die Zahl der Unfälle, von 654 Unfällen in drei Jahren ohne Tempolimit auf 337 Unfälle in drei Jahren, wie die Studie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (vgl. 2007) zeigt.



Die Unfallhäufigkeit reduziert sich durch geringere **Tempounterschiede** zwischen den Fahrzeugen. Göran Nilsson vom schwedischen Lund Institute of Technology konnte in einer Studie zeigen, dass durch eine Geschwindigkeitsreduzierung um fünf Prozent die Zahl der Unfälle mit Verletzten um zehn Prozent und die Zahl getöteter Menschen um 20 Prozent abnimmt (vgl. Nilsson 2004).

Weniger Stau

Weniger Unfälle bedeuten ebenfalls **weniger Rettungseinsätze und weniger unfallbedingte Staus.** Hinzu kommt, dass Tempo 120 auf der Autobahn auch gegen Staus wirkt, weil der **Verkehrsfluss verbessert** wird, da starke Geschwindigkeitsdifferenzen im Verkehrsstrom begrenzt sind. Wie die Grafik zeigt, hat das Stauaufkommen im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2012 um mehr als 150 Prozent zugenommen. Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung lässt sich die Kapazität von Autobahnen um 6 Prozent erhöhen (vgl. Agora Verkehrswende 2018).



Tempolimit fördert E-Mobilität

Spätestens im Zeitalter der Elektromobilität – oder gar des **autonomen Fahrens** – zeigt sich die Notwendigkeit eines generellen Tempolimits. Effizienz und Reichweite steigen, wenn Fahrzeuge zum einen eine angepasste Motorisierung aufweisen und zum anderen auch nicht mehr wie heute einen schweren Panzer mit sich schleppen müssen.

Sicherheitssysteme zum autonomen Fahren werden bei zunehmenden Geschwindigkeit immer unsicherer. Je geringer die Unterschiede der auf den verschiedenen Fahrspuren gefahrenen Geschwindigkeiten sind, umso sicherer ist das angestrebte teilautonome Fahren mit modernen Fahrassistenzsystemen.

Für eine entspannte Fahrt – ein Tempolimit für weniger Stress im Straßenverkehr

Die Verbesserung des Verkehrsflusses führt nicht nur zu weniger Unfällen und weniger Staus, sondern gleichzeitig zu einer **Verbesserung des Fahrgefühls**. Wenn ein*e Fahrer*in eines Klein-

bzw. Mittelklasse-Pkw auf der Autobahn nicht mehr bei jedem Überholversuch einen Auffahrunfall eines wie aus dem Nichts erscheinenden Rasers befürchten muss, sinkt der Stresspegel. Und zwar beim Überholten wie beim Überholer.

Bei jedem Überholvorgang wird dem Gehirn unterbewusst Gefahr antizipiert, weshalb es daraufhin Stresshormone ausschüttet. Besonders für ältere Verkehrsteilnehmende sind Raser häufig ein Grund, Autobahnen zu meiden und auf die viel anspruchsvolleren und deshalb gefährlicheren Landstraßen auszuweichen.

Ein Tempolimit bedeutet somit auch, anderen Verkehrsteilnehmenden mehr Sicherheit zu geben. Dies sollte vor dem Hintergrund unserer alternden Gesellschaft nicht unterschätzt werden.

Ein Tempolimit schafft außerdem **bessere Übersicht** und trägt **zur Reduzierung der Lärmbelastung** bei.

Vorreiter oder Schlafmütze?

Der Verkehrsminister Baden-Württembergs, Winfried Herrmann, wollte zwei Modellversuche zum Tempolimit umsetzen, nachdem sich u.a. Bürgerinitiativen gegen den Lärm gegründet hatten. Geplant war, wissenschaftlich auszuwerten, wie sich die Anzahl der Unfälle entwickelt und welche Auswirkungen ein Tempolimit auf die CO2-Emissionen hat.

Auf Druck der Autokonzerne wurde die Umsetzung zuerst verzögert und anschließend vom damaligen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt abgesagt mit der Begründung, dass ein **Tempolimit Sache des Bundes sei**. Und in dieser Frage ist sich die Bundesregierung mit Industrie und ADAC einig: Verkehrstote interessieren ebenso wenig wie der Klimaschutz.

Im Tal der Ahnungslosen

Bundesregierung ist nicht an aktuellen Fakten interessiert

Studien über die Klimaschutzbeiträge eines Tempolimits basieren auf den letzten Berechnungen aus den 90er Jahren vom Umweltbundesamt aufgrund von Verkehrsmessungen. Um eine Aktualisierung der Berechnungen zu behindern, wurden über 20 Jahre bis ins Frühjahr 2019 keine Daten zu den Durchschnittsgeschwindigkeiten auf Bundesautobahnen veröffentlicht. Erst durch die von der DUH neu entfachten Debatte über die Notwendigkeit eines Tempolimits liegen diese Zahlen nun vor, sodass wir bis Ende 2019 mit einer aktuellen Berechnung durch das Umweltbundesamt rechnen. Wichtig ist, dass nicht vergessen wird neben Tempo 120 auf den Autobahnen auch Tempo 80 außerorts zu untersuchen.

Quellenverzeichnis:

- *ADAC (2019). Staubilanz 2018. Online unter: https://www.adac.de/der-adac/verein/aktuelles/staubilanz, (letzter Zugriff: 10.04.2019).*
- *Agora Verkehrswende (2018). Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zu Erreichung des Sektorziels 2030. Online unter: https://www.agoraverkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehswende_Klimaschutz_im_Verkehr_Massnahmen_zur_Erreichung_des_Sektorziels_2030.pdf, (letzter Zugriff: 08.02.2019).*
- *Bundesanstalt für Straßenwesen (2016). Tempolimits auf Bundesautobahnen 2015. Online unter: https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Publikationen/Download-Publikationen/Downloads/V1-BAB-Tempolimit-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=5, (letzter Zugriff: 08.02.2019).*
- *Destatis/Statistischen Bundesamtes (2018). Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017. Begleitmaterial zur Pressekonferenz am 12. Juli 2018 in Berlin. Online unter: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2018/verkehrsunfaelle_2017/Pressebroschuere_unfallentwicklung.pdf?__blob=publicationFile (letzter Zugriff: 08.02.2019).*
- *Destatis/Statistischen Bundesamtes (2019). Verkehrsunfälle - Fachserie 8 Reihe 7 - Dezember 2018. Online unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/*

Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-monat-2080700181124.htm, (letzter Zugriff: 11.04.2019).l

- *European Road Safety Observatory (2018). Annual Accident Report 2018. Online unter: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/asr2018.pdf, (letzter Zugriff: 08.02.2019).*
- *Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Land Brandenburg (2007). Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg, Stand: Oktober 2007. Online unter: https://mil.brandenburg.de/media_fast/4055/studie_tempolimit.pdf, (letzter Zugriff: 08.02.2019).*
- *Nilsson, Göran (2004). Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety. Online unter: http://lup.lub.lu.se/search/ws/files/4394446/1693353.pdf, (letzter Zugriff: 08.02.2019).*
- *Rheinische Post Online (2019). Das sind Europas sicherste Autobahnen:* https://rp-online.de/leben/*auto/news/das-sind-europas-sicherste-autobahnen_iid-23673619, (letzter Zugriff: 14.03.2019).*
- *Schallaböck, Karl Otto (2007). Klimaschutz und Pkw-Verkehr. Einordnung aktuell diskutierter Ansätze. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH. Online unter: https://wupperinst.org/uploads/tx_wupperinst/Klimaschutz_PKW-Verkehr.pdf, (letzter Zugriff: 08.02.2019).*
- *Süddeutsche (2018). C02 Belastung steigt durch immer PS- stärkere Autos. Online unter: https://www.sueddeutsche.de/auto/belastung-co-1.4227381*
- *Umweltbundesamt (2019). Klimabilanz 2018: 4,5 Prozent weniger Treibhausgasemissionen. Online unter: https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2018-45-prozent-weniger*
- *WDR (2019). Die A4, der Tagebau und das Tempolimit. WDR-Fernsehen, Beitrag vom Video 02:59 min, 25.11.2018. Online unter: https://www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/aktuelle-stunde/video-die-a-der-tagebau-und-das-tempolimit-100.html, (letzter Zugriff: 08.02.2019).*
- *Zeit Online (2019a). „Wo Deutschland rast“: Online unter: https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-02/autobahnen-geschwindigkeit-tempo-schnelligkeit-raser-verkehr, (letzter Zugriff: 11.04.2019).*
- *Zeit Online (2019b). "Im Straßenverkehr herrscht ein eher archaisches Gesellschaftsbild", Interview von Matthias Breitinger mit dem Verkehrspsychologen Bernhard Schlag, Artikel vom 29.01.2019. Online unter: https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-01/tempolimit-strassenverkehr-autobahnen-fahrverhalten-verkehrspsychologie, (letzter Zugriff: 08.02.2019).*

Stand: 11.04.2019
Titelbild: Montage DUH, Himmel: ©John Smith/Fotolia

Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 07732 9995-0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Jürgen Resch
Geschäftsführer
Tel.: 07732 9995-0
E-Mail: resch@duh.de

Dorothee Saar
Bereichsleiterin Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-72
E-Mail: saar@duh.de

www.duh.de **info@duh.de** **umwelthilfe** **umwelthilfe**

Wir halten Sie auf dem Laufenden: **www.duh.de/newsletter-abo**

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI-Spendensiegel ausgezeichnet. Testamentarische Zuwendungen sind von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit.

Wir machen uns seit über 40 Jahren stark für den Klimaschutz und kämpfen für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! **www.duh.de/spenden**

Unser Spendenkonto: Bank für Sozialwirtschaft Köln | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX