



**Klima schützen, Leben retten.**

# Tempolimit 80 außerorts und 100/120 auf Autobahnen

## 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 100/120 km/h? ..... 5

Weniger bringt mehr ..... 5

Ein Tempolimit als Anreiz zum Bau sparsamer Autos ..... 5

Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch ..... 6

### Tempolimit = Saubere Luft ..... 6

### Tempolimit = Mehr Sicherheit ..... 6

Jeder Verkehrstote ist einer zu viel ..... 7

Tempolimits zeigen Wirkung ..... 8

### Tempolimit fördert E-Mobilität ..... 9

### Für eine entspannte Fahrt – ein Tempolimit für weniger Stress im Straßenverkehr ..... 9

### Warum ein Tempolimit?

Die Deutsche Umwelthilfe setzt sich seit zwei Jahrzehnten als Umwelt- und Verbraucherschutzverband für ein generelles Tempolimit ein.

**Denn keine andere Einzelmaßnahme im Verkehrsbereich birgt ein so großes CO<sub>2</sub>-Einsparpotential, das kurzfristig und so gut wie kostenlos umsetzbar ist.**

**Klimaschutz:** Mit einem Tempolimit von 100 km/h zwischen 6 – 19 Uhr, 120 km/h 19 – 6 Uhr auf Autobahnen sowie 80 km/h außerorts können **bis zu 8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>** eingespart werden.

Das ist auch notwendig, da die CO<sub>2</sub> Emissionen des Verkehrssektors seit 1990 nicht gesunken sind. Der Projektionsbericht der Bundesregierung 2019 kündigt an, dass der Verkehr in 2020 170 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> emittieren wird. Um das Klimaschutzziel zu erreichen, geben verbindlichen Vorgaben des Klimaschutzgesetzes vor, dass es aber maximal 150 Mio. Tonnen sein dürften. In den Folgejahren reduzierten sich die zulässigen Emissionen weiter.

**Anreiz zum Bau sparsamer Autos:** Die durchschnittliche Motorisierung von Neuwagen in Deutschland steigt stetig. Während im Jahr 1997 die Antriebsleistung im Schnitt noch 100 PS betrug, betrug sie im Jahr 2018 bereits 153 PS. Ein Tempolimit kann diesem Trend entgegenwirken, da der Anreiz, hochmotorisierte Fahrzeuge zu kaufen, sinkt.

**Ein Tempolimit rettet Leben:** Im Jahr 2019 starben auf deutschen Autobahnen etwa 350 Menschen. Das sind 2,6 Todesfälle pro 100 km Autobahn. Ein Blick in die Unfallstatistik anderer Staaten wie beispielsweise der Schweiz zeigt, dass es auf deutschen Autobahnen pro gefahrenen Kilometer 40 % mehr Verkehrstote gibt.

Ohne ein Tempolimit wird die Bundesregierung ihr verpflichtend festgelegtes Ziel zur Verringerung der Verkehrstoten um 40% bis 2020 sowie der Vision Zero (die Zahl der Verkehrsunfallopfer bis 2030 auf null zu reduzieren) nicht erreichen können. Bis 2019 wurde eine Reduktion von gerade mal 19% im Vergleich zu 2010 erreicht.

**Weniger Staus:** Bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 100 km/h zeigen Autobahnen die höchste Kapazität. Hohe Unterschiede zwischen den Geschwindigkeiten der Fahrzeuge senken die Aufnahmekapazität der Autobahn. Staus treten auf und die Gefahr von Unfällen steigt rapide an. Tempo 100 tagsüber und 120 nachts reduziert die

**Die DUH fordert für den Schutz des Klimas und mehr Sicherheit auf den Straßen ein flächendeckendes Tempolimit von 100 bzw. 120 km/h auf Autobahnen sowie 80 km/h außerorts.**

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. Verbraucht ein Mittelklasse-Pkw bei Tempo 120 etwa 7 bis 8 Liter Sprit pro 100 Kilometer, so muss man bei Tempo 160 mit bis zu 10 Litern rechnen. Das Tempolimit ist also auch gut fürs eigene Portemonnaie.

### Ohne Tempolimit fährt man schneller

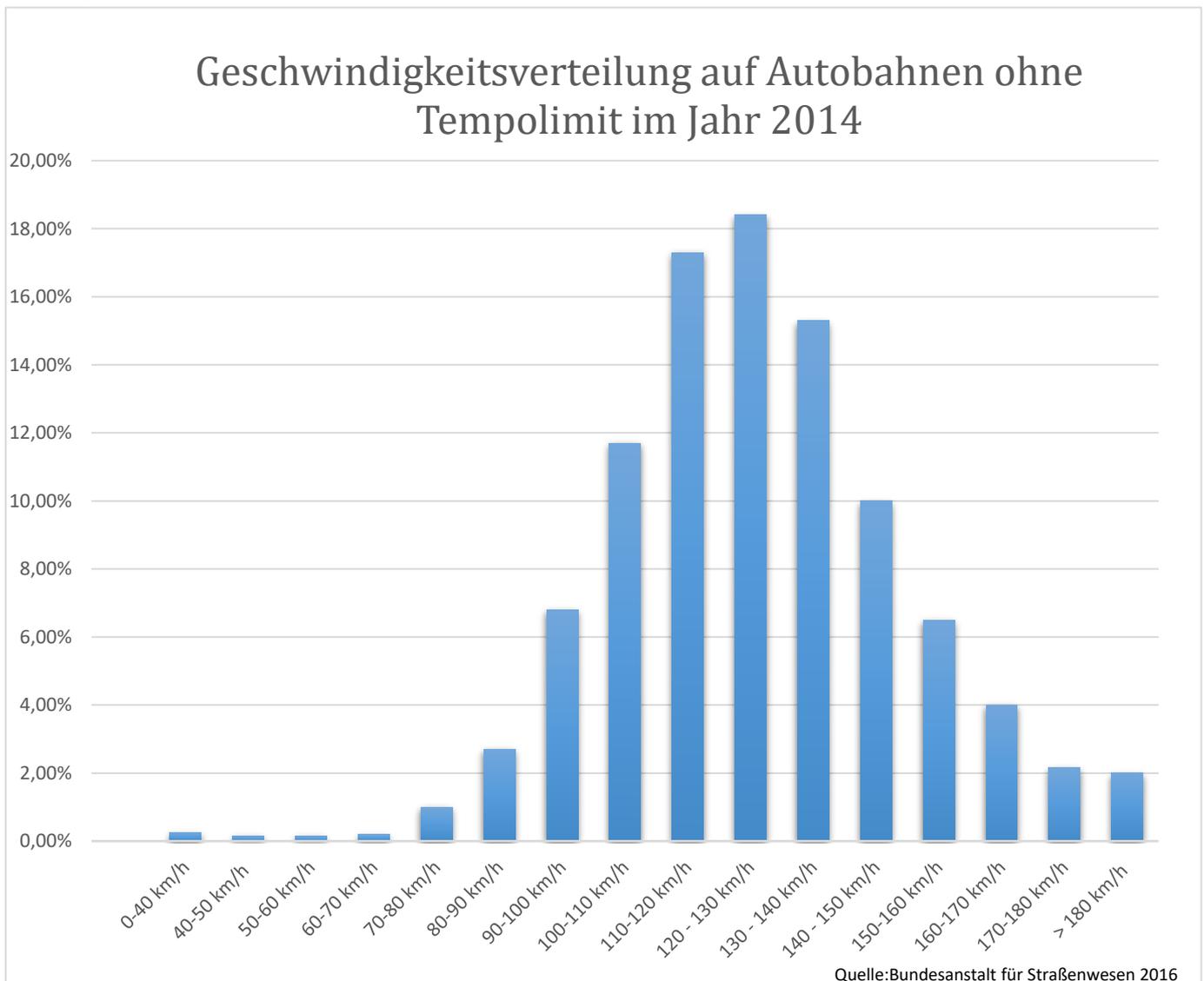
Laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen fahren in den Jahren 2010-2014 auf dem gesamten Autobahnnetz knapp 60% 120

km/h oder schneller. Hierbei sind Stauzeiten und stockender Verkehr miteinberechnet. Etwa 36 Prozent der PKW waren im Jahr 2014 sogar mit über 130 km/h auf Autobahnen ohne Tempolimit unterwegs und fast 8 Prozent fahren 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).

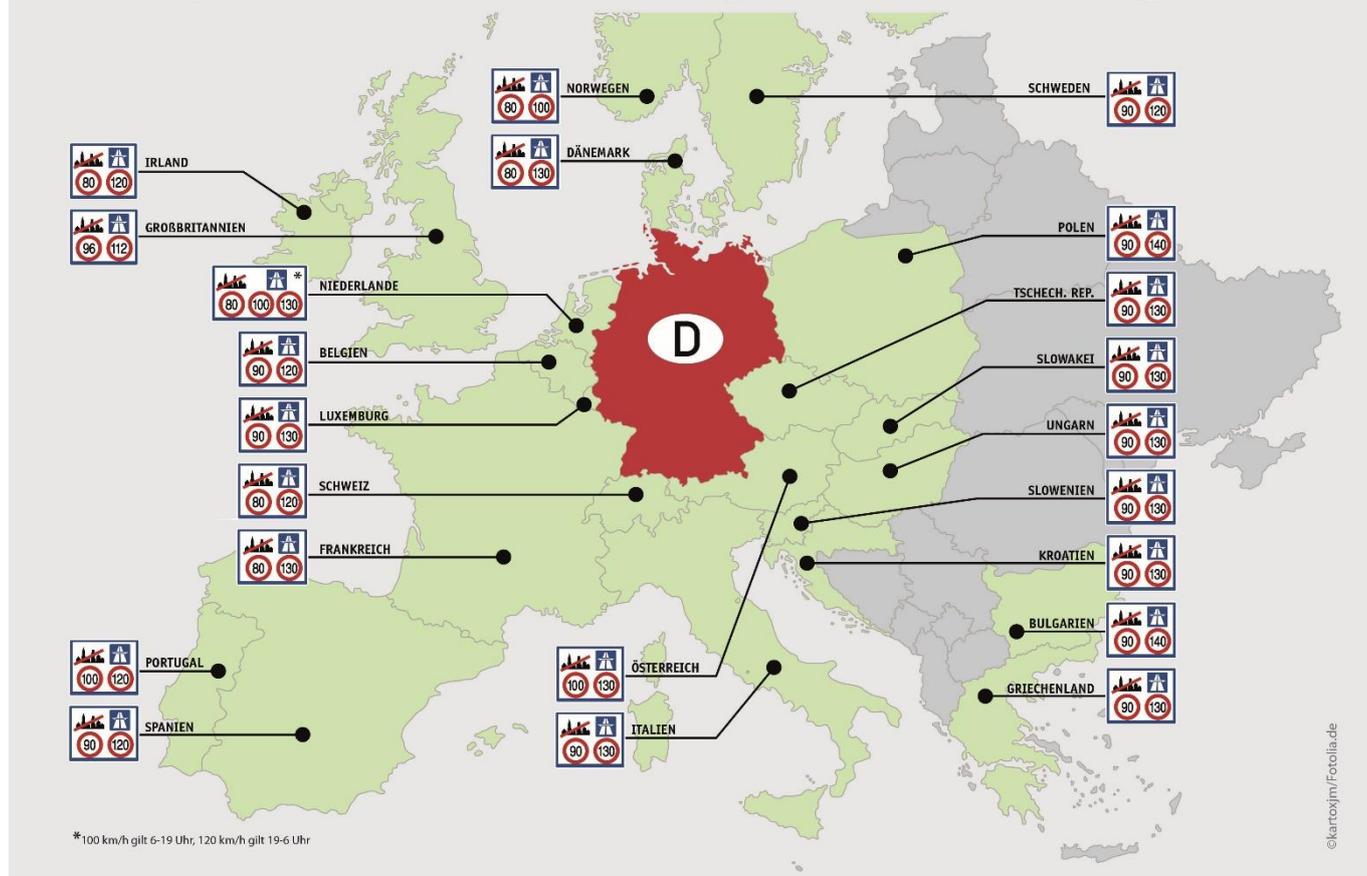
### Im europäischen Vergleich allein

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

Die letzte Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen von 2016 zeigt, dass der Anteil der



# Tempolimits im europäischen Vergleich



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 Prozent der Autobahnen sind demnach ohne jegliches Tempolimit.

## Tempolimit = Klimaschutz

CO<sub>2</sub> ist der größte Klimatreiber und trägt wesentlich zur Klimakrise bei. 163,5 Millionen Tonnen an CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2019, also gut **20 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland, stammen aus dem Verkehr** –. Um die Klimaziele für 2020 und 2030 zu erreichen, sind alle Sektoren gefragt. Doch im Verkehrs-sektor 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, spritdurstigeren Fahrzeugen.

Die Bundesregierung hält die Klimaschutzverpflichtungen für 2020 nicht ein. Sie muss Maßnahmen vorlegen, die die Treibhausgasemissionen bis 2030 auf einen Ausstoß von 95 bis 98 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent senken. Das im September 2019 vorgelegte Klimaschutzpaket zur Erreichung der Ziele für 2030 ist aber ungeeignet, um dies sicherzustellen – vor allem im Verkehr. Zwei Studien im Auftrag des Bundesumwelt- bzw. Bundeswirtschaftsministeriums belegen dies. Für die Erreichung der Klimaschutzverpflichtungen bis 2030 fehlen Minderungsmaßnahmen in Höhe von 71 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Für fast die Hälfte dieser Lücke (46 Prozent) ist der Verkehr verantwortlich. Hier ist nun dringend ein Bündel von zusätzlichen Maßnahmen umzusetzen. 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 CO<sub>2</sub>-Einsparpotential, das kurzfristig und so gut wie**

**kostenlos umsetzbar ist wie ein Tempolimit von 100 km/h tagsüber und 120 km/h nachts auf Autobahnen sowie 80 km/h außerorts. Es trägt daher zur Einhaltung der Klimaschutzverpflichtung für 2020 und 2030 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.

*„Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, die Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu senken. Dies wird verfehlt werden, wenn nicht kurzfristige Maßnahmen wie das Tempolimit schnell umgesetzt werden,“ sagt Barbara Metz, Stellvertretende Bundesgeschäftsführerin der DUH.*

## Welche Auswirkungen hat ein Tempolimit von 100/120 km/h?

Die Bundesregierung gibt an, dass von den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von 805 Millionen Tonnen im Jahr 2019, der Gesamtverkehr in Deutschland 163,5 Millionen Tonnen bzw. rund 20 Prozent verursachte. Allein der Autoverkehr war nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes für die Emissionen in Höhe von 115 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> verantwortlich – davon 44,5 Millionen Tonnen auf Autobahnen.

### Weniger bringt mehr

**Bei einem Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen ist nach Berechnungen des Umweltbundesamts (2020) eine direkte CO<sub>2</sub>-Minderung in Höhe von 2,9 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zu erreichen. Tempo 100 bringt eine Einsparung von 6,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich.** Nicht berücksichtigt wurden dabei eine veränderte Verkehrsmittelwahl oder eine verbesserte Kontrolle zur Einhaltung des Tempolimits –

sogenannte Sekundäreffekte. Bezieht man diese Effekte des Tempolimits mit ein, erhält man nach Berechnungen der Agora Verkehrswende mit flächendeckenden **120 km/h eine Minderung von bis zu 3,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>.** Die zu erwartenden Sekundäreffekte wären bei einem Tempolimit von 100 km/h nochmal größer, weil hierbei noch mehr Menschen auf andere Verkehrsmittel umsteigen würden. Eine dritte mittel- bis langfristige zusätzliche Wirkung eines Tempolimits, die nicht in die Rechnungen des Umweltbundesamtes miteinbezogen wurden, ist die Änderung des Fahrzeugdesigns in leichtere und geringer motorisierte Fahrzeuge.

## Ein Tempolimit als Anreiz zum Bau sparsamer Autos

**Der Kraftstoffverbrauch** ist von Fahrweise, Gewicht und **Motorleistung abhängig.** Für den CO<sub>2</sub>-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

### Umweltbeitrag Tempolimit

- 1. Spart direkt Kraftstoff und somit CO<sub>2</sub> ein:** ein Tempolimit von 100 km/h tagsüber und 120 km/h nachts auf Autobahnen sowie 80 km/h außerorts könnte die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 8 Mio. Tonnen reduzieren.
- 2. Befördert den Umstieg auf andere Verkehrsmittel wie die Bahn durch verlängerte Reisezeiten.**
- 3. Verändert langfristig die Bauart neuer Fahrzeugmodelle:** Ein Tempolimit könnte dem Trend zur immer stärkeren Motorisierung entgegenwirken.

Zuwachs ist der Boom bei Stadtgeländewagen.

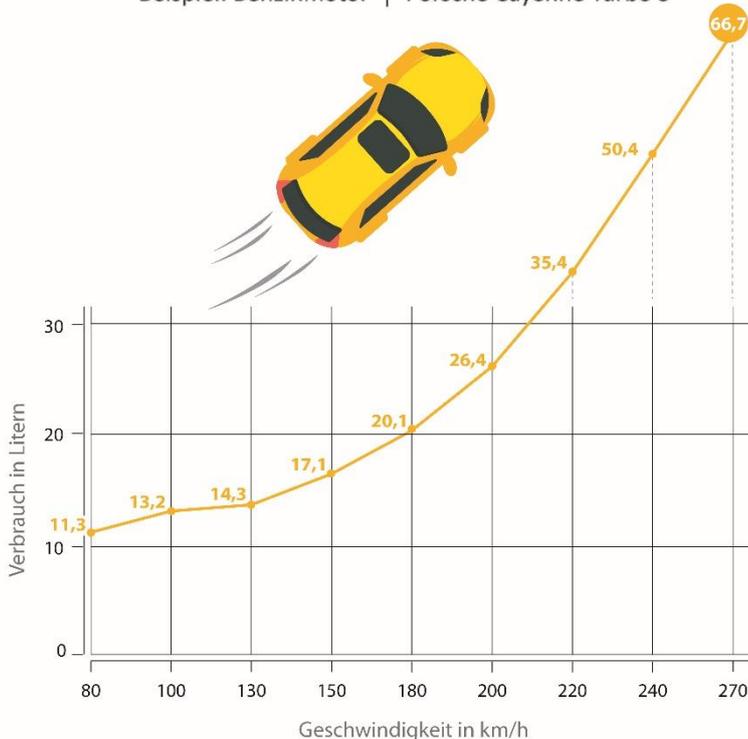
Die Studie im Auftrag der Agora Verkehrswende (2018) zeigt, dass ein Tempolimit zu einer energieeffizienteren Konstruktion neuer Fahrzeugmodelle führt. Daraus ergeben sich für die Verbraucher\*innen weitere Einsparpotenziale. Die

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.

## Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch

### Verbrauch bei steigender Geschwindigkeit

Beispiel: Benzinmotor | Porsche Cayenne Turbo S



Der **Kraftstoffverbrauch** ist bei höheren Geschwindigkeiten überproportional hoch. 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.

## Tempolimit = Saubere Luft

In den Niederlanden gilt seit Mitte März 2020 ein generelles Tempolimit auf Autobahnen von 100 km/h zwischen 6 und 19 Uhr. Grund dafür waren anhaltend hohe Abgaben von Stickstoffverbindungen an die Umwelt und unzureichende Maßnahmen, um entsprechende EU-Vorgaben einzuhalten. Pro Jahr und Hektar gelangen in den Niederlanden 50 Kilogramm in die Umwelt. Das ist mehr als drei Mal so viel wie der EU-Durchschnitt. Ein Gericht stoppte daher im Mai 2019 zahlreiche Bauvorhaben, bis andere wirksame Maßnahmen zur Stickstoffreduktion und damit zum Schutz der Natura 2000 Gebiete unternommen werden. Dazu zählt das Tempolimit von 100 km/h, durch das die Belastung von Natura 2000 Gebieten jährlich um 1,6 Mol Stickstoff pro Hektar reduziert wird. Die Einschränkung des Tempolimits auf den Tag reduziert seine Minderungswirkung um 20 Prozent.

Auch in Deutschland sind Stickstoffeinträge ein großes Problem. Nach Angaben des Umweltbundesamts sind fast die Hälfte der in der Roten Liste für Deutschland aufgeführten Farn- und Blütenpflanzen durch Stickstoffeinträge gefährdet. Gut zwei Drittel der Fläche empfindlicher Ökosysteme waren 2015 durch zu hohe Stickstoffeinträge bedroht. Dieser Wert soll bis 2030 (Basisjahr 2005) auf 50% reduziert werden. Zusätzlich verpflichten EU-Vorgaben wie die nationalen Emissionsminderungsverpflichtungen (NEC) Deutschland dazu den Ammoniakausstoß um 29 Prozent und den Stickstoffdioxidausstoß um 29 Prozent bis 2030 verglichen mit dem 2005 zu reduzieren. Das Tempolimit wäre eine wirkungsvolle Maßnahme, um dem Ziel näher zu kommen.

## Tempolimit = Mehr Sicherheit

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 die Zahl der im Straßenverkehr

Getöteten um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Jahr 2010 zu reduzieren. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wurde deshalb das Ziel **Vision Zero verankert**: Die Vorgabe ist, das Verkehrssystem so zu gestalten, dass Fehler im Straßenverkehr nicht zu lebensbedrohlichen Verletzungen führen. Um das gesteckte Ziel zu erreichen, müssten 2019 nach neun Aktionsjahren die Opferzahlen um 36 Prozent auf 2.335 zurückgegangen sein. Tatsächlich starben im Jahr 2019 auf Deutschlands Straßen aber 3.059 Menschen, was einem Rückgang von nur 19 Prozent entspricht. Diese Zahlen zeigen: **Die Vision Zero ist ohne ein generelles Tempolimit nicht erreichbar**. 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.

Das zeigt auch der Vergleich mit weiteren Ländern: Pro eine Milliarde gefahrener Kilometer verunglücken in Deutschland mehr Menschen als in der Schweiz, in Großbritannien, Schweden, den Niederlanden, Dänemark, Finnland oder Frankreich (Statista 2019).

Allein auf deutschen Autobahnen kam es im Jahr 2018 in Deutschland zu 20.537 Unfällen mit Verletzten, 5.910 davon schwer. Es starben 383 Menschen (vgl. BAST 2019). Eine Datenanalyse des SPIEGELS hat ergeben, dass mit Hilfe des Tempolimits in 2017 140 Todesopfer hätten verhindert werden könnten. Denn während mit Tempolimit auf einer Milliarden Kilometer langen Strecke weniger als ein tödlicher Unfall passiert, liegt dieser Wert in Abschnitten ohne Tempolimit bei fast 1,7. Das sind 75 Prozent mehr. Auch bei Schwerverletzten liegen die Zahlen auf Abschnitten ohne Tempolimit knapp 20 Prozent höher.

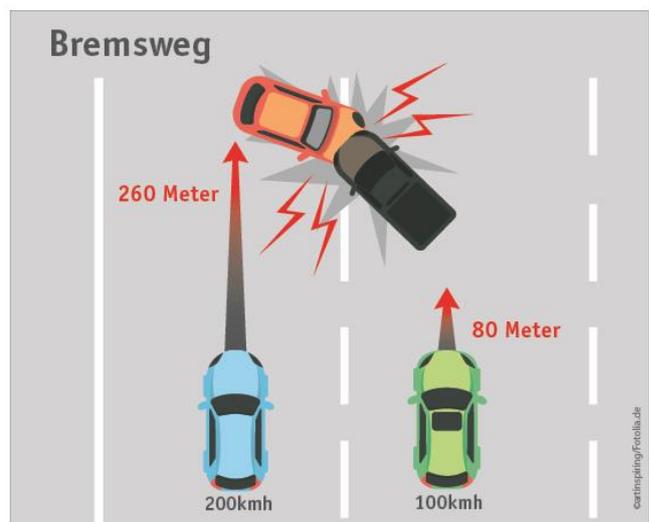
Viele und besonders schwere Unfälle resultieren aus hohen Fahrgeschwindigkeiten. Auch mit Blick auf die gefahrenen Autobahnkilometer hat Deutschland mehr Verkehrstote zu beklagen als viele Nachbarländer. Damit ist absolut gesehen

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).

## Jeder Verkehrstote ist einer zu viel

In Deutschland kamen 2019 insgesamt **3.059 Menschen** im Straßenverkehr ums Leben. Bei Unfällen mit nur einem Fahrzeug war im Jahr 2018 „nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei 45 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 1.012 Toten im Jahr 2018 aufgrund überhöhter Geschwindigkeit wird das Ausmaß der Betroffenheit deutlich (vgl. Destatis 2019).

**Die meisten Verkehrstoten gibt es auf Straßen, die sich außerorts, aber nicht auf Autobahnen befinden: Im Jahr 2018 starben dort 1.866 Menschen (57 Prozent aller in 2018 getöteten Personen, vgl. Destatis 2019).** Auf dieser Art von



Beispiele: Bremsweg 100 km/h und 200 km/h

Straßen werden die fehlende Trennung zum Gegenverkehr, schlechte Überholmöglichkeiten sowie Kreuzungen und ungeschützte Hindernisse neben der Fahrbahn zu Hochrisikofaktoren. Ein

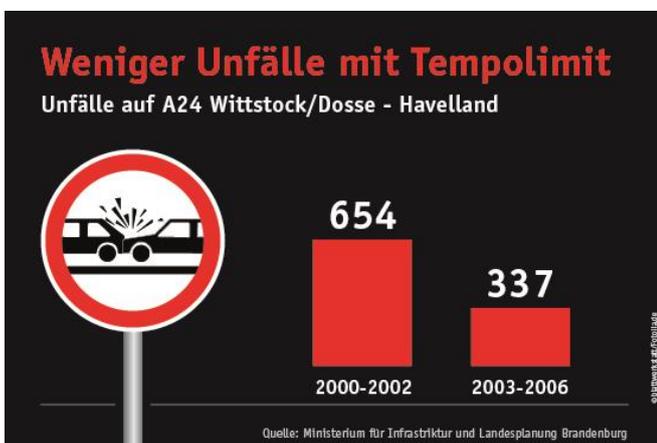
Tempolimit von 80 km/h außerorts erhöht die Verkehrssicherheit und liegt somit auf der Hand.

Den physikalischen Gesetzen folgend, verlängert sich der Anhalteweg bei hohem Tempo: Liegt er bei Tempo 100 bei 130 Metern, so erhöht er sich schon beim Tempo 150 auf 270 Meter – bei Tempo 200 gar auf 460 Meter. Unfälle, die durch nicht angepasste Geschwindigkeit verursacht wurden, haben die schlimmsten Folgen. Je höher die Geschwindigkeit ist, desto verheerender sind auch die Folgen eines Aufpralls.

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

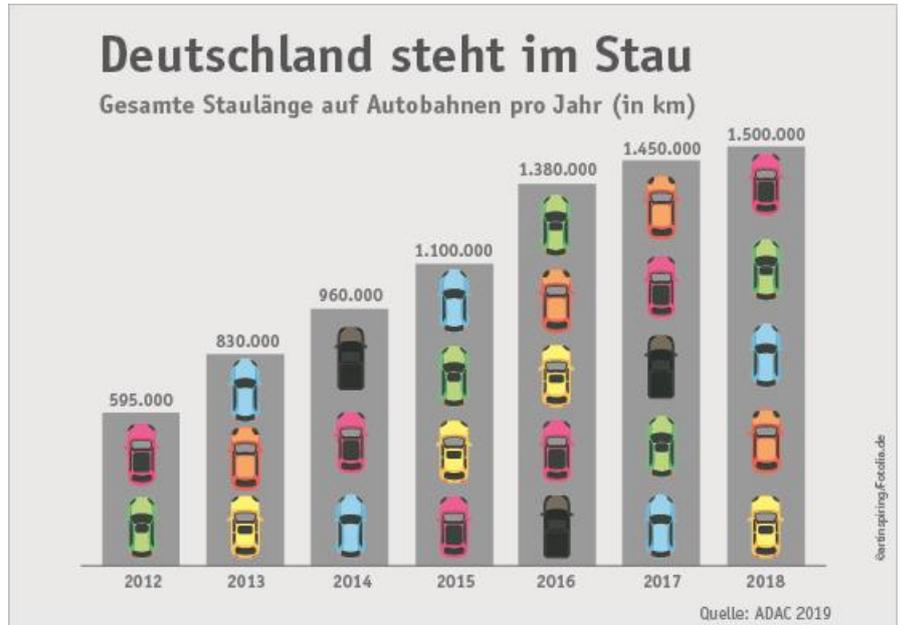
Auch der Verkehrspsychologe Bernard Schlag meint in einem Interview mit der ZEIT: „Wer sehr schnell fährt, glaubt natürlich, dass er dieses Tempo auch beherrscht“ (vgl. ZEIT Online 2019b). Das suggerieren den Fahrenden die großen und stabil wirkenden Fahrzeuge, die solche Geschwindigkeiten ermöglichen. 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 deutlich auf, 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 Geschwindig-



keitsbegrenzung dauerhaft angeordnet worden. (vgl. WDR 2019).

Brandenburg hat eine ähnliche Erfahrung gemacht: Nachdem es im Jahr 2001 auf der

*„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*

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 20% die Zahl der Schwerverletzten halbiert und die Anzahl der Getöteten um 60% verringert. Das gilt beispielsweise für die Geschwindigkeitsherabsetzung auf Landstraßen von derzeit 100 auf 80 km/h. (vgl. Nilsson 2004).

Weniger Unfälle bedeuten ebenfalls **weniger Rettungseinsätze und weniger unfallbedingte Staus**. Hinzu kommt, dass ein Tempo von 100 bzw. 120/h 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 Überholenden.

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 Außerortsstraßen auszuweichen.

### Wirksamkeit bewiesen

#### Aktuellen Fakten muss schnelles Handeln der Bundesregierung folgen

Studien über die Klimaschutzbeiträge eines Tempolimits wurden Anfang 2020 vom Umweltbundesamt vorgelegt und belegen die Wirksamkeit eines generellen Tempolimits auf Autobahnen. Die Einführung muss jetzt schnell folgen.

Nun müssen dringend aktuelle Zahlen zu Tempo 80 außerorts folgen.

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.

## 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\\_Verkehrswende\\_Klimaschutz\\_im\\_Verkehr\\_Massnahmen\\_zur\\_Erreichung\\_des\\_Sektorziels\\_2030.pdf](https://www.agoraverkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_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](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).
- Bundesanstalt für Straßenwesen (2019): Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und Jahresfahrleistungen in Deutschland - Ergebnisse 2019
- Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU). Tempo 140 auf Autobahnen – die unterschätzte Gefahr. Online unter: <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/politische-positionen/tempo-140-auf-autobahnen-die-unterschaetzte-gefahr> (letzter Zugriff 17.03.2020)
- Destatis/Statistisches Bundesamt (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
- Destatis/Statistisches Bundesamt (2020). 6,6 % weniger Verkehrstote im Jahr 2019. Online unter: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/02/PD20\\_061\\_46241.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/02/PD20_061_46241.html) (letzter Zugriff 17.3.2020).
- Deutsche Welle (2020): Niederländisches Tempolimit wider Willen. Online unter: <https://www.dw.com/de/niederl%C3%A4ndisches-tempolimit-wider-willen/a-52782914> (letzter Zugriff: 17.03.2020)
- European Road Safety Observatory (2018). Annual Accident Report 2018. Online unter: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/road\\_safety/files/pdf/statistics/dacota/asr2018.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/road_safety/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](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](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](https://wupperinst.org/uploads/tx_wupperinst/Klimaschutz_PKW-Verkehr.pdf), (letzter Zugriff: 08.02.2019).
- Süddeutsche Zeitung (2018). CO2 Belastung steigt durch immer PS- stärkere Autos. Online unter: <https://www.sueddeutsche.de/auto/belastung-co-1.4227381>
- Umweltbundesamt (2019). Projektionsbericht 2019 für Deutschland – Zusammenfassung in der Struktur des Klimaschutzplans (August 2019). Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/projektionsbericht-2019-fuer-deutschland> (letzter Zugriff 17.03.2019).
- Umweltbundesamt (2018). Indikator: Eutrophierung durch Stickstoff. Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/indikator-eutrophierung-durch-stickstoff#die-wichtigsten-fakten>
- Umweltbundesamt (2018). Überschreitung der Belastungsgrenzen für Eutrophierung. Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaechenboden-land-oekosysteme/land-oekosysteme/ueberschreitung-der-belastungsgrenzen-fuer-0#situation-in-deutschland>
- 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 Breitingen 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).

- *Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (2019): Exploratory RIVM calculations of nitrogen measures unter:*  
<https://www.rivm.nl/node/149081> (letzter Zugriff 09.03.2019)
- *Autobild (2020) Bremsweg-Formel: So geht die Berechnung- 24.4.2018*  
<https://www.autobild.de/artikel/bremsweg-formel-13443369.html> (letzter Zugriff: 11.08.2020)

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



**Deutsche Umwelthilfe e.V.**

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell  
Fritz-Reichle-Ring 4  
78315 Radolfzell  
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

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

**Ansprechpartner**

Jürgen Resch  
Geschäftsführer  
Tel.: 0 77 32 9995 - 0  
E-Mail: [resch@duh.de](mailto:resch@duh.de)

Dorothee Saar  
Bereichsleiterin Verkehr und  
Luftreinhaltung  
Tel.: 030 2400867 - 72  
E-Mail: [saar@duh.de](mailto:saar@duh.de)

[www.duh.de](http://www.duh.de) [info@duh.de](mailto:info@duh.de) [umwelthilfe](https://www.umwelthilfe.de) [umwelthilfe](https://www.umwelthilfe.de)

Wir halten Sie auf dem Laufenden: [www.duh.de/newsletter-abo](http://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](http://www.duh.de/spenden)