

Position

Fakten gegen ein generelles Tempolimit

Hinweise aus Sicht der Automobilindustrie



Berlin, April 2023



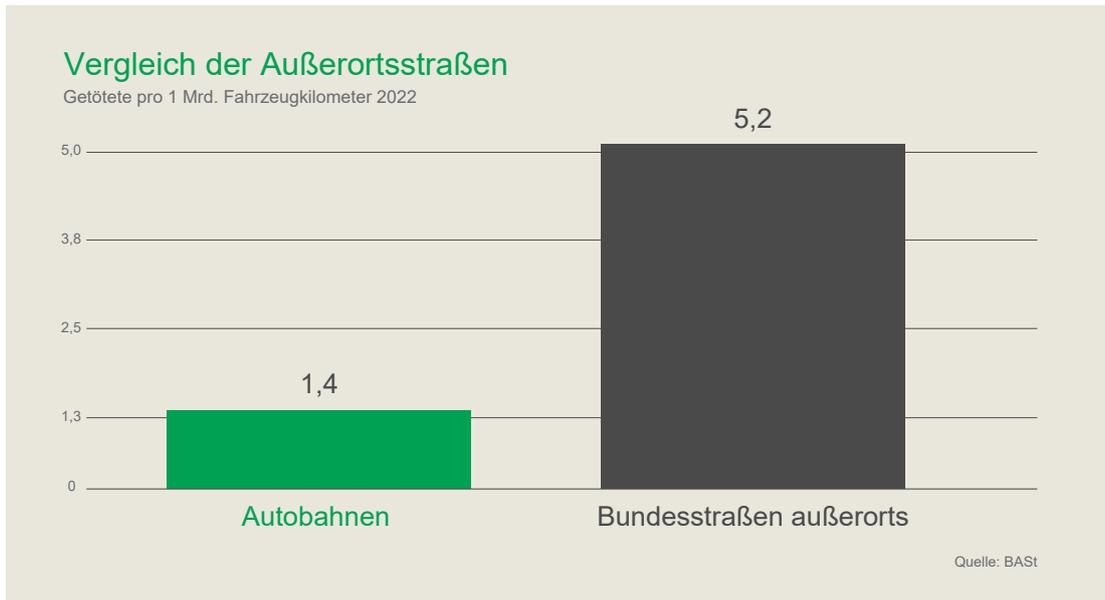
Aktuell wird erneut über die Einführung eines generellen Tempolimits in Deutschland diskutiert. Der VDA möchte mit dem vorliegenden Faktenpapier einen Beitrag zu dieser Diskussion liefern und plädiert für einen pragmatischen, unideologischen Ansatz. Statt eines pauschalen Tempolimits sollten Tempolimits zielgenau und situationsangepasst dort angewandt werden, wo es sinnvoll ist, also z. B. auf nachweislich besonders unfall-auffälligen Streckenabschnitten oder temporär zum Beispiel bei entsprechenden Witterungsverhältnissen. Auf freien Strecken bei trockener Fahrbahn und guter Sicht erscheint ein Tempolimit dagegen unnötig.

Die meisten Straßen in Deutschland unterliegen bereits einem Tempolimit

Auf über 96 Prozent der deutschen Straßen für den überörtlichen Verkehr (Autobahnen, Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) gilt heute bereits ein permanentes Tempolimit. Auch auf den Autobahnen sind 30 Prozent des Netzes dauerhaft oder zeitweise tempobegrenzt. Es ist auch durchaus sinnvoll, Autobahnabschnitte mit erhöhtem Unfallrisiko, hohem Verkehrsaufkommen oder aufgrund der baulichen Situation (z. B. kurvige Strecken, Gefällstrecken) mit Tempolimits zu belegen. Dies ist aber kein Argument für eine Tempobegrenzung auf dem gesamten Autobahnnetz, also auch auf freien Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen. Bewährt hat sich dort der Ansatz der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

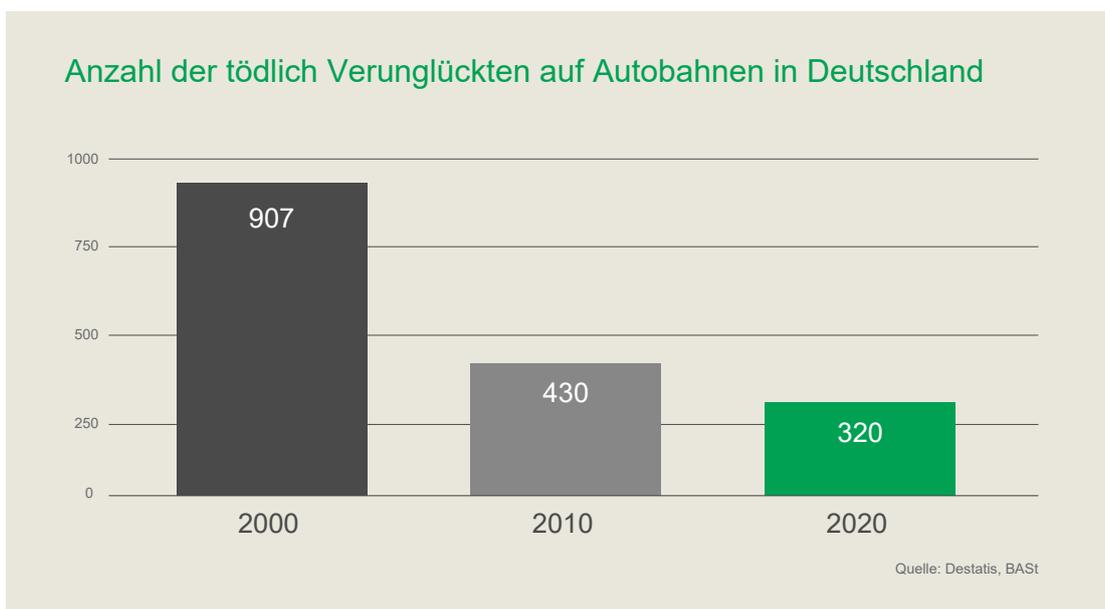
Autobahnen sind die sichersten Straßen

Autobahnen sind baulich so angelegt, dass sie den höchsten Sicherheitsstandards entsprechen. Sie sind daher unsere sichersten Straßen. Man kann dort auch ohne Sicherheitsrisiko höhere Geschwindigkeiten fahren. Pro 1 Mrd. Fahrzeugkilometer sind statistisch gesehen auf Autobahnen ca. 1,4 Unfalltote zu beklagen. Im (durchgehend tempolimitierten) nachgeordneten Straßennetz der außerörtlichen Bundesstraßen sind es 5,2. Autobahnen sind also etwa 3,5mal so sicher wie andere Straßen. Schwerpunktmäßig ereignen sich tödliche Unfälle auf den Landstraßen. Hier sollte die Verkehrssicherheitsarbeit ansetzen.



Autobahnen werden immer sicherer

Die Autobahnen sind hierzulande nicht nur die sichersten Straßen. Sie werden zudem von Jahr zu Jahr immer sicherer. Von 2000 bis 2020 ging die Zahl der auf Autobahnen tödlich Verunglückten um fast zwei Drittel zurück. Allein 2020 wurde ein weiterer Rückgang um etwa 10 Prozent verzeichnet. Insbesondere die Ausstattung der Fahrzeuge mit modernsten Fahrerassistenzsystemen hat hierzu beigetragen. Eine Modernisierung der Fahrzeugflotte kann daher einen wichtigen Beitrag zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Weitere sinnvolle Maßnahmen sind ein bedarfsgerechtes Erhaltungsmanagement und eine gute Fahrausbildung.

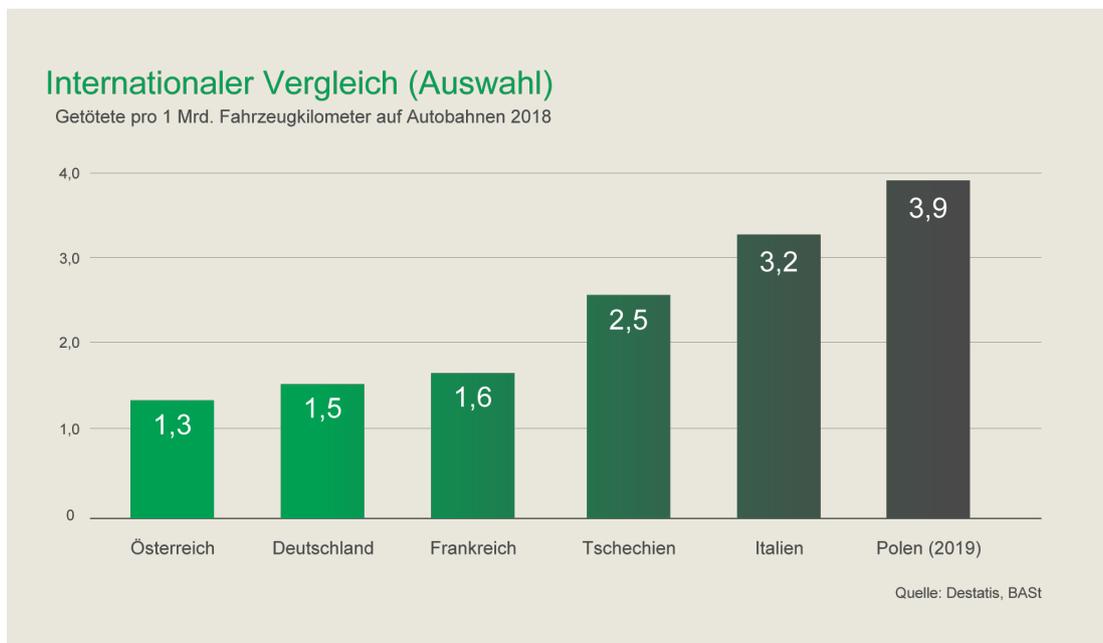


Autobahnabschnitte ohne Tempolimit sind nicht unfallauffälliger als limitierte Abschnitte

Zudem zeigt die Verkehrsunfallstatistik, dass es auf Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung nicht zu mehr Unfällen kommt als auf Strecken mit Tempolimits. Dies kann am Beispiel der Verteilung der Unfälle mit Personenschaden auf tempolimitierte und nicht-tempolimitierte Streckenabschnitte illustriert werden: Rund 68 Prozent der Unfälle mit Personenschaden auf Autobahnen (ohne Baustellenbereiche) ereignen sich auf Abschnitten ohne Tempolimit. Dies liegt etwa in derselben Größenordnung wie der Kilometeranteil, den nicht tempolimitierte Abschnitte am gesamten Autobahnnetz (ohne Baustellenbereiche) haben (rund 70 Prozent).

Autobahnen in Deutschland sind sicherer als in vielen Ländern mit Tempolimit

Auch im internationalen Vergleich zeigt sich, dass es keinen statistischen Zusammenhang gibt zwischen Tempolimit einerseits und Verkehrssicherheit andererseits. So waren in Deutschland pro 1 Mrd. gefahrener Kilometer etwa im Jahr 2020 Autobahnen 1,5 tödlich Verunglückte zu beklagen. Auf Autobahnen von Ländern mit Tempolimit wie in Frankreich, Tschechien, Polen oder Italien wurden mit 1,6 bis 3,9 deutlich mehr Verkehrstote verzeichnet.



Tempolimits können Frustration und Stress bei Autofahrern erhöhen

Im Rahmen des EU-Projektes MASTER wurden Autos mit Tempobegrenzern in verschiedenen europäischen Regionen von Versuchspersonen gefahren. Die Begrenzer bremsten das Fahrzeug immer auf die jeweils gesetzlich vorgegebene Höchstgeschwindigkeit ab. Obwohl die Einbremsung im Durchschnitt nur 5 km/h betragen hat, berichteten die Autofahrer von einem spürbar erhöhten Frustrationsgrad, dem Gefühl von Zeitdruck und erhöhter Ungeduld. Weitere sinnvolle Maßnahmen sind ein bedarfsgerechtes Erhaltungsmanagement und eine gute Fahrausbildung.

Tempolimit hätte nur geringen Klimaeffekt

Ein Tempolimit hätte auch keinen nennenswerten Klimaeffekt. Ein Tempolimit von 120 km/h würde verschiedenen Studien zur Folge die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs um gut 1 bis 6,7 Mio. t senken. Dabei dürfte der Wert von 6,7 Mio. t die Effekte überschätzen. Die zugrunde liegenden Berechnungen beruhen auf nicht aktuellen Daten, überschätzen eine mögliche Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsmittel und auf Landstraßen und gehen von einem zu großen Anteil höherer Geschwindigkeiten bei heutigen Autobahnfahrten aus. Damit würden durch ein Tempolimit nur weit weniger als 0,9 Prozent des Treibhausgasausstoßes in Deutschland eingespart werden. Bei einem Tempolimit von 130 km/h wäre der Effekt entsprechend noch deutlich geringer.

Ansprechpartner

Dr. Michael Niedenthal

Leiter des Fachbereichs Transportpolitik
michael.niedenthal@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 650 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin www.vda.de
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.
Version	Version 2.0, April 2022