

## Tempolimit: Für Klimaschutz und Sicherheit

Die DUH setzt sich mit einem breiten Bündnis vereint für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen ein. Denn: Ein Tempolimit schützt nicht nur Leben, sondern maßgeblich auch das Klima.

Als einziger Staat in Europa kann in Deutschland auf 70 Prozent der Autobahnen ohne jede Tempobeschränkung gerast werden. Das Bündnis sagt daher ganz klar: Ein Tempolimit muss her! Die DUH fordert dazu ganz konkret 100 km/h auf Autobahnen und außerorts 80 km/h um sofort über 11,1 Millionen Tonnen des Klimagases CO<sub>2</sub> und den Verbrauch von 4,44 Milliarden Liter Kraftstoff zu vermeiden. Eine innerstädtische Regelgeschwindigkeit von 30 km/h würde zu weiteren Einsparungen führen. Neben der positiven Klimawirkung sorgt ein Tempolimit auch für bessere Luftqualität, weniger Lärm und mehr Sicherheit auf unseren Straßen.

Wir fordern Expert:innen, Verbände und Vereine auf, dem Bündnis beizutreten!

Dies sind unsere Partner:



Gewerkschaft  
der Polizei NRW



CO<sub>2</sub> ist der größte Klimatreiber unserer Zeit und trägt wesentlich zur globalen



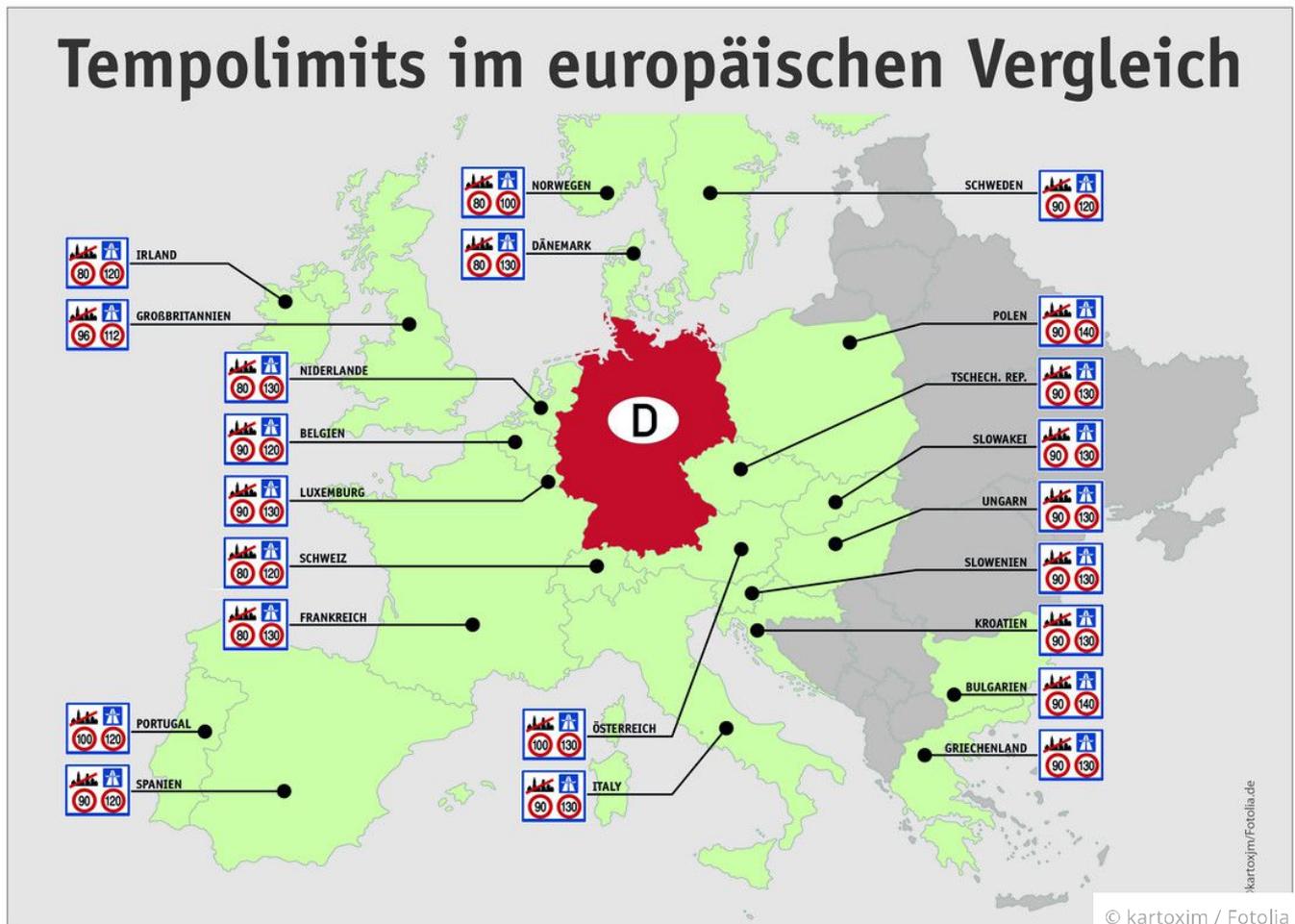
GREENPEACE



Erderwärmung bei. Knapp ein Fünftel der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland stammen aus dem Verkehr – der einzige Bereich, in dem der Ausstoß von Klimagasen im Vergleich zu 1990 faktisch nicht gesunken ist. Ohne eine drastische Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor wird die Einhaltung der Klimaschutzvorgaben für 2030 nicht gelingen.

In welchen Ländern gibt es ein generelles Tempolimit?

In ganz Europa und in allen Industrieländern weltweit sind auf Autobahnen und Landstraßen durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung festgelegt. Deutschland ist hier die einzige Ausnahme. Lediglich Nordkorea, Somalia, Afghanistan, Haiti und der Inselstaat Dominica haben kein generelles Tempolimit.



Auf wie viel Prozent der deutschen Autobahnen gelten heute Geschwindigkeitsbeschränkungen?

Nur auf 20,7 Prozent des Autobahnnetzes gelten heute durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzungen. Auf 8,8 Prozent der Straßen gibt es Verkehrsbeeinflussungsanlagen (bspw. bei ungünstigen Verkehrslagen) und auf 70,4 Prozent des Autobahnnetzes gibt es überhaupt keine Beschränkungen (Bundesanstalt für Straßenwesen 2017).

Kurz und knapp: Welche Vorteile bietet ein Tempolimit von 100 km/h tagsüber und 120 km/h nachts auf Autobahnen, eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h außerorts und eine Reduktion der Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts?

**Klimaschutz:** Führt man ein Tempolimit für Autobahnen von 100km/h, Landstraßen 80km/h und eine Regelgeschwindigkeit innerorts von 30km/h ein, werden wie dargestellt CO<sub>2</sub> Emissionen von 11,1 Mio. t eingespart. Diese Einsparung ist darauf zurückzuführen, dass ein Fahrzeug für die Fahrt mit geringeren Geschwindigkeiten weniger Kraftstoff verbraucht. Dazu kommen noch Nebeneffekte. Zum Beispiel würden durch ein Tempolimit kürzere und langsamer befahrene Strecken mehr genutzt werden und ein Teil der Pkw-Fahrten würden sich auf klimaschonendere Verkehrsmittel verlagern. Für das von der DUH geforderte Tempolimit bedeutet dies insgesamt mindestens 4,44 Mrd. Liter Benzin und Diesel weniger jährlich.

**Ein Tempolimit kann Leben retten:** Ein Tempolimit auf Autobahnen, die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit außerorts sowie eine Reduktion der Regelgeschwindigkeit innerorts führt nachweislich zu weniger Toten und Verletzten auf deutschen Straßen.

**Besserer Verkehrsfluss:** Ein Tempolimit reduziert die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Autos und verbessert damit den Verkehrsfluss.

**Fahren mit weniger Stress:** Ein Tempolimit führt zu weniger Stress und gibt Verkehrsteilnehmer\*innen mehr Sicherheit beim Fahren.

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

**Anreiz zum Bau sparsamer Autos:** Bei Einführung eines Tempolimits sinkt der Anreiz zum Bau und Kauf hochmotorisierter Autos, was sich auf Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen niederschlägt.

**Warum fordert die DUH ein Tempolimit von 100km/h auf der Autobahn?**

---

Ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen führt zu einer Einsparung von 9,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich. Die Zahl stammt aus eigenen Berechnungen auf Basis von mehreren Veröffentlichungen des Umweltbundesamts.

Zudem hilft ein Tempolimit dabei, Unfallzahlen zu reduzieren und Menschenleben zu retten. Der Verkehrsfluss wird verbessert, indem die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Autos reduziert wird. Dies ist neben dem kürzeren Bremsweg ein wichtiger Grund für die erhöhte Verkehrssicherheit. Ein Tempolimit entspannt und reduziert den Stress. Zudem ist es noch gut für das Portemonnaie, weil die Spritkosten gesenkt werden, ohne eine große Fahrzeitverlängerung zu bewirken. Zwischen Tempo 80 km/h und 100 km/h haben Straßen zudem die größte Aufnahmekapazität.

### Warum sollte ein Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen eingeführt werden?

---

Die Einführung sollte ebenfalls aus Gründen des Klimaschutzes und der Verkehrssicherheit stattfinden.

**Klimaschutz:** Bei Tempo 80 statt 100 km/h auf Straßen außerorts inklusive einer verbesserten Geschwindigkeitsüberwachung und einem höheren Befolgungsgrad können 1,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

**Verkehrssicherheit:** Allein im Jahr 2018 starben auf deutschen Landstraßen bei Unfällen 1.866 Menschen. Auf Landstraßen werden die fehlende Trennung zum Gegenverkehr, schlechte Überholmöglichkeiten sowie Kreuzungen und ungeschützte Hindernisse neben der Fahrbahn zu Hochrisikofaktoren. Gerade auf Landstraßen liegt deshalb im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ein Tempolimit von 80 km/h auf der Hand.

### Führt ein Tempolimit nicht zu Umsatzeinbußen für die deutsche Automobilindustrie?

---

Deutsche Autos sind auch in Ländern mit Tempolimit sehr beliebt: Drei Viertel der in Deutschland produzierten Autos werden ins Ausland exportiert – in Länder, die alle ein Tempolimit haben. Demensprechend wird die Autoindustrie auch dann weiterhin guten Umsatz machen können, wenn endlich auch in Deutschland ein generelles Tempolimit eingeführt wird.

Damit das Klima nicht auf der Strecke bleibt

Ein Tempolimit reduziert die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Autos und verbessert damit den Verkehrsfluss. Ein besserer Verkehrsfluss wirkt sich positiv auf das Klima aus und trägt ebenso zu mehr Sicherheit bei. Zudem führt die Einführung eines Tempolimits

langfristig zu einer Veränderung der Bauart neuer Fahrzeugmodelle: In Ländern mit einem generellen Tempolimit hat sich bestätigt, dass der Anreiz für den Kauf sehr stark motorisierter Fahrzeuge sinkt und neuzugelassene Fahrzeuge deshalb energieeffizienter gebaut werden.

Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass bereits geltende Geschwindigkeitsvorgaben auch konsequent eingehalten werden. Benötigt werden dafür deutlich verstärkte Kontrollen zum Beispiel durch das Section Control Verfahren.

Ein besonders großes Problem ist die Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten durch Lastkraftwagen außerorts. Dass für Lkw auf Landes- und Bundesstraßen längst ein Tempolimit besteht, gerät bei vielen in Vergessenheit. So scheint es zumindest, denn außerorts rasende Lkw sind oft die Regel statt Ausnahme. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für einen Lkw auf Landes- und Bundesstraßen liegt jedoch je nach Gesamtgewicht zwischen 60 (ab 7,5 Tonnen) und 80 km/h (zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen).

#### Wieviel CO<sub>2</sub> kann durch ein generelles Tempolimit eingespart werden?

---

Die Deutsche Umwelthilfe geht - auf Basis von mehreren Veröffentlichungen des Umweltbundesamts - davon aus, dass ein Tempolimit Einsparungen in Höhe von über 11,1 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr ermöglicht. Zentral ist hierbei die [Studie des Umweltbundesamts](#) aus Januar 2023, die das Einsparpotenzial durch ein Tempolimit von 120 auf Autobahnen und 80 außerorts berechnet hat.

Der realistische, kurzfristig erreichbare CO<sub>2</sub>-Einspareffekt beträgt somit:

Beschränkung Tempolimit 100 km/h auf Autobahnen: 9,6 Mio. Tonnen

Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Straßen außerorts (ohne Autobahn) auf 80 km/h: 1,4 Mio. Tonnen

Verbesserte Geschwindigkeitsüberwachung und höherer Befolgungsgrad: 0,1 Mio. Tonnen

Sofortige Reduktion des Kraftstoffbedarfs insgesamt: 4,44 Mrd. Liter

Zusammen genommen macht dies 11,1 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> und 4,44 Mrd. Liter Kraftstoff weniger. Jedes Jahr. Damit ist das Tempolimit die Einzelmaßnahme im Verkehr mit dem höchsten Einsparpotential. Und - abgesehen von der Anschaffung von Section Control Messeinheiten - für Staat und Bürger kostenlos.

### Wie wirkt sich ein Tempolimit auf die Luftqualität und den Stickstoffeintrag in Böden und Gewässern aus?

---

Nicht nur die Klimagas-Emissionen werden durch eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit verringert - dies gilt auch und besonders für Luftschadstoffe wie das Dieselausgasgift Stickstoffdioxid. Mit dem im März 2020 eingeführten Tempolimit in den Niederlanden soll neben einer Verringerung der Luftbelastung auch der Stickstoffeintrag in Böden und Gewässer gemindert werden. Die niederländische Regierung rechnet mit einer Reduktion von 1,6 Mol Stickstoff pro Hektar, das entspricht 0,3 Prozent der gesamten Stickstoffemissionen des Landes.

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 hierdurch 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 bis 2030 verglichen mit 2005 Ammoniak um 29 % und Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) um 65 % reduziert werden. Das Tempolimit wäre eine Maßnahme auf dem Weg dahin.

### Warum sinkt der Anreiz für den Bau hochmotorisierter Autos?

---

Die durchschnittliche Motorisierung von 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 bauen und zu kaufen, sinkt, wenn die Möglichkeit entfällt, hohe Geschwindigkeiten auch auszufahren.

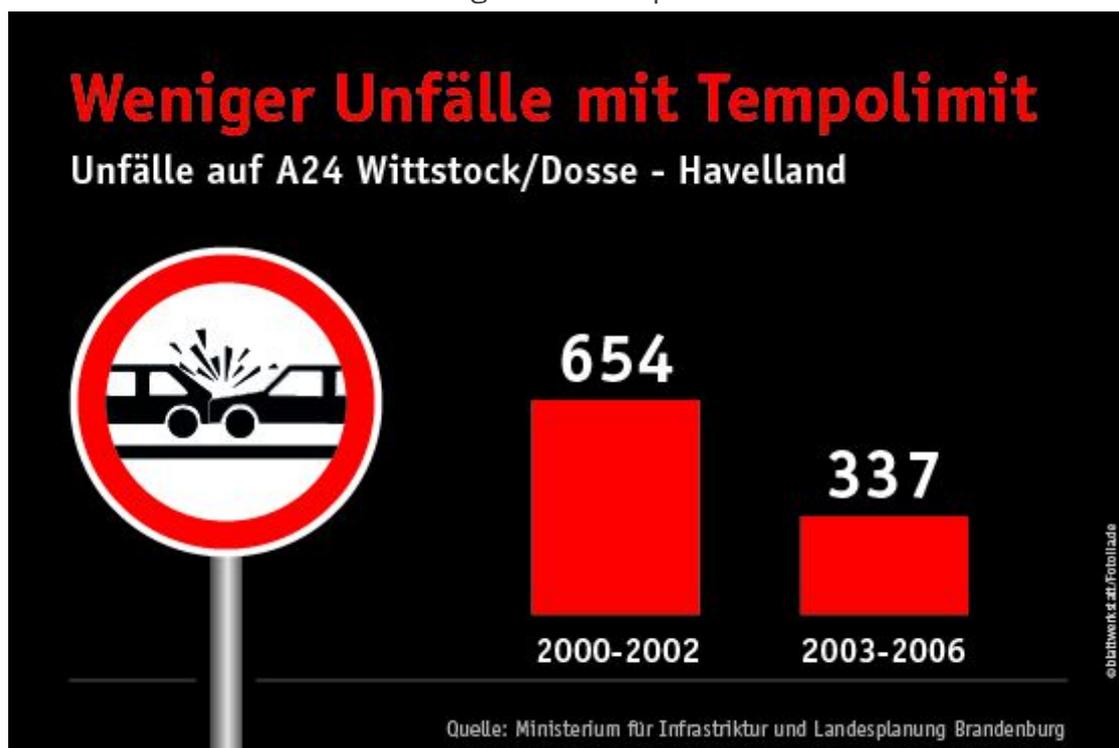
## Tempolimit rettet Leben

Ein Tempolimit kostet uns Verbraucherinnen und Verbrauchern keinen Cent – und erhöht die Sicherheit auf unseren Straßen: Mehr als 400 Menschen sterben jährlich allein auf deutschen Autobahnen, viele davon durch ein zu hohes Tempo. Mit jährlich drei Verkehrstoten pro 100 Kilometer Autobahn liegen wir über den Werten unserer Nachbarländer. 3.270 Menschen kamen 2018 im Straßenverkehr ums Leben. Ein Tempolimit rettet Leben – und wirkt gleichzeitig auch gegen Staus, denn durch eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit können die Bundesautobahnen mehr Verkehr bewältigen. Die Unfallhäufigkeit reduziert sich durch geringere Tempounterschiede zwischen den Fahrzeugen.

### In der Praxis: Weniger Unfälle mit Tempolimit

Die hohe Gefahr schnellen Fahrens ist physikalisch leicht zu erklären: Bei Tempo 100 beträgt der Anhalteweg bei einer Gefahrenbremsung 80 Meter. Bei Tempo 150 verlängert sich der Weg auf 157,5 m, bei 200 km/h sogar bis auf 260 Meter.

Beispiele aus der Praxis zeigen, dass ein Tempolimit die Sicherheit erhöht: Auf der A4 zwischen Köln und Aachen gab es seit Einführung eines Tempolimits keinen Unfall mit Todesfolge. Zuvor waren innerhalb kurzer Zeit neun Menschen ums Leben gekommen. Auch in Brandenburg zwischen den Dreiecken Havelland und Wittstock halbierte sich die Anzahl der Unfälle nach Einführung eines Tempolimits.



## Sinken die Unfallzahlen bei Einführung eines Tempolimits?

---

Ja! Ein Beispiel aus der Praxis: 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 eines Tempolimits halbierte sich die Zahl der Unfälle, von 654 Unfällen in drei Jahren auf 337 Unfälle in drei Jahren, wie eine Studie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg zeigt.

Darüber hinaus ist ein Tempolimit im Zusammenhang mit Unfallzahlen besonders relevant, um das im Koalitionsvertrag der Bundesregierung verankerte Ziel **Vision Zero** zu erreichen. Dies sieht vor, das Verkehrssystem so zu gestalten, dass Fehler im Straßenverkehr nicht zu lebensbedrohlichen Verletzungen führen. Um das 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, dass die **Vision Zero ohne generelles Tempolimit nicht erreichbar ist**. Neben dem verfehlten Klimaschutzziel für 2020 droht also auch hier ein Scheitern.

## Gibt es auf Autobahnabschnitten ohne Tempolimit mehr schwere Unfälle?

---

Ja. Auf Autobahnen ohne Tempolimit passieren pro eine gefahrene Milliarde Kilometer 75 Prozent mehr tödliche Unfälle als auf Autobahnabschnitten mit Tempolimit. Auch die Anzahl der Schwerverletzten bei Unfällen auf Autobahnstrecken ohne Tempolimit ist um 20 Prozent erhöht. Die erhöhte Gefahr schnellen Fahrens zeigen auch die Gesetze der Physik auf: Bei Tempo 100 beträgt der Anhalteweg bei einer Gefahrenbremsung 130 m. Bei Tempo 150 verlängert sich der Weg auf 270 m - bei 200 km/h sogar bis auf 460 m.

## Warum führt ein Tempolimit zu weniger Staus?

---

Pro Stunde liegt das Fassungsvermögen einer Straße pro Spur bei 1.500 bis 2.500 Fahrzeugen, wenn diese gleichmäßig 80 bis 100 km/h fahren. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Kapazität der Straßen verringert. Zusätzlich entstehen durch starke Geschwindigkeitsdifferenzen im Verkehrsstrom Störungen für den

dahinterliegenden Verkehr, die sich zu einem Stau entwickeln können. Ein Tempolimit reduziert die Geschwindigkeitsdifferenz und trägt damit zu einem besseren Verkehrsfluss bei.

### Ist man mit Tempo 100 bzw. 120 nicht zu langsam unterwegs?

Im Gegenteil: Niedrige Höchstgeschwindigkeiten führen zu deutlich weniger Staus, d.h. die Durchschnittsgeschwindigkeit steigt sogar in vielen Fällen an. So führt nach Angabe des österreichischen Umweltministeriums beispielsweise ein Tempolimit von 100 km/h auf einer untersuchten 77 km langen Autobahnstrecke im österreichischen Bundesland Tirol nur zu einer verlängerten Reisezeit von unter 4 Minuten im Vergleich zu Tempo 130.

Innerorts wirkt sich eine Reduktion der Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h noch weniger auf die Fahrzeit aus. Da die Durchschnittsgeschwindigkeit in Städten 20 -30 km/h beträgt.

#### **Breites Bündnis: Pro Tempolimit!**

Seit Jahren setzt sich die DUH für eine Geschwindigkeitsbegrenzung ein. **Nun treten wir mit einem breiten Bündnis an**, um die Umsetzung des Tempolimits noch in diesem Jahr einzufordern. Mit dabei sind die Gewerkschaft der Polizei NRW (GdP NRW), der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), der Verkehrsclub Deutschland (VCD), die Verkehrsoffer-Unfallhilfe Deutschland (VOD), Greenpeace, Changing Cities e. V., HannovAIR Connection, Verbund Service und Fahrrad e. V. (VSF), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), die Initiative für sichere Strassen sowie Andreas Troge, ehemaliger Präsident des Umweltbundesamtes.

Die Bundesregierung hat ein Klimaschutzgesetz angekündigt, in dem für die jeweiligen Sektoren all die Maßnahmen verankert werden, die für die Einhaltung des Klimaschutzziels 2030 erforderlich sind. Da auch mit Blick auf das Klimaschutzziel 2020 noch deutliche Lücken bestehen, werden wir gemeinsam mit unseren Bündnispartnern dafür eintreten, dass das Tempolimit im Klimaschutzgesetz festgeschrieben wird.