

Was wäre, wenn ...

... auf deutschen Autobahnen ein generelles
Tempolimit von 120 km/h gälte?

Ein Szenario.

Text: Christoph Koch
Fotografie: Philotheus Nisch



- „Die Fahrbahn ist ein graues Band / Weiße Streifen, grüner Rand.“ So besingt die Band Kraftwerk die Autobahn – neben dem Oktoberfest und dem FC Bayern München vielleicht die im Ausland bekannteste und große Begeisterung auslösende deutsche Institution. Deutschland ist die einzige westliche Industrienation ohne ein generelles Tempolimit, weltweit gibt es rund ein Dutzend Länder, in denen man so schnell Auto fahren darf, wie man will und kann.

Was wäre, wenn auch Deutschland das Tempo drosselte? Wenn man auf allen Autobahnen maximal 120 Stundenkilometer fahren dürfte?

Schnell kommt der Einwand, dass heute schon durch temporäre und dauerhafte Tempolimits fast nirgends mehr „freie Fahrt für freie Bürger“ gilt. Doch das stimmt nicht. Eine Auswertung der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) von 2015 ergab, dass auf 70,4 Prozent der insgesamt 25.767 Autobahnkilometer keinerlei Tempolimit gilt (rechnet man Baustellen mit ein, sind es rund 60 Prozent).

Für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung sprach sich im Jahr 2017 in einer repräsentativen Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) eine knappe Mehrheit von 52 Prozent aus, 47 Prozent waren dagegen. Bei den Frauen sind zwei Drittel für ein Tempolimit, in der Gruppe der 18- bis 34-Jährigen sind 61 Prozent dagegen. Gegner führen an, dass nur 13 Prozent der Verkehrstoten auf Autobahnen ums Leben kommen, auf Landstraßen gibt es mit 56 Prozent viel mehr Todesopfer. Wulf Hoffmann lässt diese Rechnung nicht gelten: „Wenn Sie sich die Todesfälle pro gefahrenem Kilometer anschauen, liegt die Autobahn doch wieder vorn“, sagt der ehemalige Polizist, der im Vorstandsausschuss Verkehrstechnik des DVR sitzt.

Im Jahr 2017 wurden 33.692 Menschen durch Unfälle auf Autobahnen verletzt, davon 5974 schwer, 409 Menschen starben. Lässt sich die Zahl durch ein Tempolimit senken? „In Deutschland sterben knapp 13 Prozent der Verkehrstoten auf der Autobahn, in Europa – wo es sonst überall Tempolimits gibt – nur 8 Prozent“, sagt Hoffmann. Eine Untersuchung des DVR zeigte außerdem, dass es auf den Abschnitten ohne Tempobegrenzung durchschnittlich 28 Prozent mehr Verkehrstote gab als auf regulierten. Und als in den Achtzigerjahren in Hessen versuchsweise Tempo 100 auf einigen Autobahnen eingeführt wurde, halbierte sich die Zahl der Toten und Schwerverletzten.

Eine flächendeckende Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit verbessert laut Hoffmann zudem den Verkehrsfluss. „Ganz verschwinden werden Staus nie“, sagt er, „aber zumindest wird die Zahl derer, die nicht auf Baustellen, Unfällen oder Ähnlichem basieren, erheblich geringer.“ Grund sei die Abnahme der Differenzgeschwindigkeiten, also dem Unterschied zwischen einem Lkw mit Tempo 80 und einem Porsche mit Tempo 240. „Bei starkem Verkehr genügt eine Vollbremsung, diese wird gewissermaßen nach hinten durchgereicht – und es entsteht ein Stau, obwohl es keinerlei Hindernis gibt.“

Laut einer Berechnung des Centre for Economics and Business Research (CEBR) entstanden im Jahr 2013 jedem deutschen Autopendlerhaushalt durch Staus im Durchschnitt 1152 Euro an zusätzlichen direkten (Spritverbrauch, Zeitverlust) und 434 Euro an indirekten Kosten (Lkw und Geschäftsreisende im Stau, deren Kosten an die Verbraucher weitergegeben werden) – insgesamt 1658 Euro pro Haushalt und Jahr. Bis 2030 soll diese Zahl um 34 Prozent auf 2122 Euro zunehmen.

Der Verband Unfallforschung der Versicherer (UDV) geht davon aus, dass geringere Differenzgeschwindigkeiten dazu führten, dass weniger Unfälle passieren und dass diese weniger schwer verlaufen. Die beste Ausnutzung einer Autobahnspur wird laut Verkehrsclub Deutschland mit 2600 Fahrzeugen pro Stunde übrigens bei Tempo 85 erzielt.



Die Umweltfolgen eines generellen Tempolimits sind umstritten. Rund drei Millionen Tonnen CO₂ würde ein bundesweites Tempo 120 pro Jahr einsparen, sagt das Umweltbundesamt. Das sind knapp zwei Prozent der rund 160 Millionen Tonnen, die der Straßenverkehr insgesamt verursacht. Viele Experten sehen deutlich größere Einsparpotenziale in verbesserter Fahrzeugtechnik und Abgasfiltern. Auch die Lärmbelastung dürfte weniger sinken als erhofft: Das Umweltbundesamt geht bei Tempo 120 an Werktagen von einem

halben Dezibel weniger aus, am Sonntag würde der Lärm um ein Dezibel sinken. Zum Vergleich: Der sogenannte Flüsterasphalt reduziert die Lautstärke um etwa drei Dezibel. Die größten Krachmacher sind gar nicht die Raser, sondern Schwerlaster – die ohnehin nicht schneller als Tempo 80 fahren dürfen. Ein 30-monatiger Großversuch an der A45 bei Dortmund, bei dem die Maximalgeschwindigkeit sogar auf nur 100 km/h festgelegt wurde, änderte die Schallemissionen kaum.

Ein zusätzliches Problem: Liefert die Verkehrslage keinen Anlass für ein Tempolimit, halten sich viele Autofahrer auch nicht daran.

Es gibt den Verdacht, dass die Automobilhersteller mit ihrer Lobbyarbeit die sinnvolle Einführung eines Tempolimits verhindern. Das Bild vom ungehemmten Geschwindigkeitsrausch in der Heimat mag zum kraftvollen Image der deutschen Automarken beitragen. Gleichzeitig werden auch in Ländern, in denen nirgendwo schneller als 120 oder 130 gefahren werden darf, Sportwagen und schnelle Limousinen verkauft. Ein Tempolimit in Deutschland würde also nicht automatisch zu einem Zusammenbruch des Premiummarktes führen. Vielmehr scheint eine starke Motorleistung selbst dann als Kaufargument zu ziehen, wenn man gar nicht die Möglichkeit hat, sie auf der Straße auszukosten. ---

<https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2018/personal/was-waere-wenn-auf-deutschen-autobahnen-ein-generelles-tempolimit-von-120-km-h-gaelte>