

## **BUND-Kurzinfo: Gute Gründe für ein Tempolimit**

**120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts für den Klimaschutz und bessere Verkehrssicherheit**

### **Einleitung**

Um die nationalen und internationalen Vereinbarungen zum Klimaschutz zu erfüllen, müssen die Emissionen im Verkehrssektor dringend sinken. Stattdessen stagnieren die CO<sub>2</sub>-Mengen aus dem Verkehr auf dem Niveau der letzten Jahre. Auch wenn das angepasste Klimaschutzgesetz nun erstmal keine strikten Sektorziele mehr vorsieht, muss der Verkehrssektor seine Klimaschutzlücke durch effektive und kurzfristig wirksame Maßnahmen schließen. Eine davon ist die Einführung bzw. Verschärfung von Tempolimits. Deutschland ist aktuell das einzige Land in Europa und eines von sehr wenigen Ländern weltweit, welches kein generelles Tempolimit hat. Der BUND fordert daher ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts. Tempolimits sind eine einfache, kostengünstige und sozial verträgliche Sofortmaßnahme, welche den Verbrauch von Kraftstoffen im Straßenverkehr und damit Ausstoß von Treibhausgasen (THG) reduziert. Generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen können zudem die Verkehrssicherheit steigern und gleichzeitig den Ausstoß von Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickoxide sowie die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr senken.

### **Vorteile eines Tempolimits auf einen Blick**

- Senkung des Kraftstoffverbrauchs und THG-Emissionen im Straßenverkehr
- Weniger Unfälle und mehr Verkehrssicherheit
- Weniger Staus und verbesserter Verkehrsfluss
- Weniger Lärm- und Luftschadstoffemissionen
- Ökonomischer Nutzen durch sinkende Kraftstoff- und Unfallkosten
- Innovationsanreiz für Automobilhersteller
- Kostengünstige und einfache Umsetzung mit sofortiger Wirkung

## Senkung von THG-Emissionen und Kraftstoffverbrauch

Das Tempolimit ist eine kostengünstige und effektive Möglichkeit, den Kraftstoffverbrauch in Deutschland zu reduzieren und damit einen wesentlichen Beitrag zur Senkung der THG-Emissionen im Straßenverkehr zu leisten. Laut einer Anfang 2023 veröffentlichten Studie des Umweltbundesamtes (UBA) können durch ein generelles Tempolimit von 120 Kilometern pro Stunde auf Autobahnen jährlich rund 6,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente eingespart werden. Ein zusätzliches Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen würde der Studie zufolge das Einsparpotenzial beim Pkw-Verkehr auf acht Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente erhöhen. Mit der Einführung von Tempo 120 auf Autobahnen und Tempo 80 auf Außerortsstraßen noch im Jahr 2024 könnten so bis 2030 rund 47 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente eingespart werden.<sup>1</sup> Dadurch wird deutlich: ein Tempolimit kann einen entscheidenden Beitrag zu mehr Klimaschutz im Verkehr leisten.

Aber auch angesichts wiederkehrender ökonomischer und geopolitischer Krisen sowie der Abhängigkeit Deutschlands von fossilen Kraftstoffimporten rückt die Notwendigkeit, Energieverbräuche drastisch zu senken, zunehmend in den politischen Fokus. Die Einführung eines generellen Tempolimits würde direkt zu einer Senkung des Kraftstoffverbrauchs beitragen. Dies hat gleichzeitig ökonomische Vorteile, da ein geringerer Kraftstoffverbrauch Kosten für die Autofahrenden reduziert. Nach Angaben des Umweltbundesamtes würde beispielsweise ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen (und zusätzlich 80 km/h außerorts) deutschlandweit zu einer jährlichen Treibstoffersparnis in Höhe von 1,18 Milliarden Litern führen.<sup>2</sup>

## Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss

Ein weiteres zentrales Argument für die Einführung genereller Geschwindigkeitsbegrenzungen oder die Verschärfung bestehender Vorgaben, ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen Fahrgeschwindigkeit und Unfallhäufigkeit, aber auch Unfallintensität. Mit höherer Fahrgeschwindigkeit steigt das Risiko für einen Unfall. Der Anhalteweg verlängert sich signifikant und die Manövrierfähigkeit sinkt. Gleichzeitig bedeutet eine höhere Geschwindigkeit einen exponentiellen Anstieg der kinetischen Energie beim Aufprall, womit das Risiko für schwere und tödliche Unfälle steigt. Unfallstatistiken des Bundes aus dem Jahr 2017 zeigen: Je einer Milliarde gefahrener Kilometer auf Autobahnabschnitten mit Tempolimit waren 0,95 Todesfälle zu verzeichnen. Auf Abschnitten ohne Tempolimit waren es hingegen 1,67 Unfälle mit Todesopfern – und somit rund 75 Prozent mehr.<sup>3</sup> Eine Reduktion der Geschwindigkeit bewirkt also auch eine Reduktion von schweren Unfällen.

Nicht angepasste, sprich zu hohe Geschwindigkeit ist die häufigste Unfallursache auf deutschen Autobahnen. Der daraus entstehende gesellschaftliche wie auch individuell erlittene Schaden ist hoch: Das Statistische Bundesamt gibt an, dass im Jahr 2017 34 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten bei Unfällen aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit ums Leben kamen.<sup>4</sup> Dabei können Tempolimits die Häufigkeit tödlicher Unfälle effektiv reduzieren: Das International Transport Forum (ITF) errechnet, dass eine Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit um nur 5 km/h auf Autobahnen und Landstraßen die Häufigkeit tödlicher Unfälle um 18 bis 28 Prozent verringern könnte.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> UBA (2023): Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung. Texte 14/23. [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_14-2023\\_fluessiger\\_verkehr\\_fuer\\_klimaschutz\\_und\\_luftreinhaltung.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_14-2023_fluessiger_verkehr_fuer_klimaschutz_und_luftreinhaltung.pdf)

<sup>2</sup> UBA (2022): Sparsam durch die Energiekrise, <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/sparsam-durch-die-energiekrise>

<sup>3</sup> Statista (2020): Anzahl der Unfälle auf Bundesautobahnen mit und ohne Tempolimit, <https://de.statista.com/infografik/20761/anzahl-der-unfaelle-auf-bundesautobahnen-mit-und-ohne-tempolimit/>

<sup>4</sup> Statistisches Bundesamt (2018): Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017, S. 12

<sup>5</sup> International Transport Forum (2018): Speed and Crash Risk, S. 24

Tempolimits können außerdem die Qualität des Verkehrsflusses insgesamt deutlich erhöhen. Durch die gleichmäßigere Geschwindigkeit sinkt die Wahrscheinlichkeit von Staus und Unfällen. Stetigere Verkehrsströme können gleichzeitig auch die Verkehrsinfrastruktur entlasten: Laut Scholz et al. (2007) kann eine Geschwindigkeitsbegrenzung die Kapazität von Autobahnen um etwa 6 Prozent erhöhen.<sup>6</sup> Durch die Reduktion von Kapazitätsengpässen können zusätzliche Infrastrukturausbaumaßnahmen minimiert werden, was nicht nur den Bundeshaushalt entlastet, sondern auch zu einer Senkung des Ressourcen- und Flächenverbrauchs führt.

Auch für die individuelle Reisequalität können Tempolimits eine Verbesserung darstellen: bisher führen hohe Geschwindigkeitsunterschiede, „Rasen“ und „Drängeln“, auf Autobahnen zu zahlreichen Stresssituationen und erhöhten Unfallrisiken. Ein generelles Tempolimit und gleichmäßigere Verkehrsströme können dementsprechend dazu beitragen, dass Autofahren für viele Menschen angst- und stressfreier wird und sie ausgeglichener und vor allem sicherer am Ziel ankommen.

## Luftqualität

Nicht nur CO<sub>2</sub>-Emissionen, auch der Ausstoß verschiedener Luftschadstoffe kann durch Geschwindigkeitsbegrenzungen gesenkt werden: Durch Tempolimits kann eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden, wodurch auch deutliche Reduktionen beim Ausstoß von Luftschadstoffen wie Kohlenmonoxid (CO), Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> & PM<sub>2,5</sub>) möglich sind. Laut dem UBA würde ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen die Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um jeweils 28 bzw. 24 Prozent verringern.<sup>7</sup>

## Verkehrslärm

Straßenlärm wird von der bundesdeutschen Bevölkerung als wichtigste Lärmquelle angesehen.<sup>8</sup> Dies gilt insbesondere innerorts. Das UBA hat 2017 die Wirkungen von Tempo 30 als innerörtlicher Regelgeschwindigkeit untersucht und konnte mithilfe von Simulationen enorme Lärmentlastungen, besonders an Hauptverkehrsstraßen, nachweisen.<sup>9</sup> Das österreichische Umweltbundesamt kommt zu dem Schluss, dass ein Tempolimit von 80 statt 100 km/h außerorts bei Pkw eine Reduktion der Geräuschemissionen um 2 Dezibel bewirken kann. Das entspricht einer Lärmreduktion, die sonst nur durch eine Verringerung des Verkehrsaufkommens um 35 Prozent möglich wäre.<sup>10</sup> An Autobahnen sowie Bundes- und Landstraßen werden die Lärmpegel jedoch insbesondere nachts von Lkw dominiert, sodass eine Geschwindigkeitsreduzierung ausschließlich für Pkw hier keine signifikante Auswirkung auf den Lärmschutz hätten. Hier bedarf es der Reduzierung der Zahl der Lkw und einer strikten Überprüfung des Tempolimits für Lkw von 80 km/h auf Autobahnen und 60 km/h außerorts.

## Innovationsanreiz

Nicht zuletzt könnte ein generelles Tempolimit in Deutschland wichtige Impulse für die Fahrzeugentwicklung und -produktion setzen. Bisher setzt die deutsche Automobilindustrie noch auf besonders große, schwere und oft übermotorisierte Fahrzeuge – eine Strategie, die angesichts der

---

<sup>6</sup> Scholz et al. (2007): Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg. Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenwesen; Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

<sup>7</sup> UBA (2021): Klimaschutzinstrumente im Verkehr. Tempolimit auf Autobahnen.

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier\\_tempolimit\\_autobahnen\\_kliv\\_o.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier_tempolimit_autobahnen_kliv_o.pdf)

<sup>8</sup> BMUV, UBA (2022): Umweltbewusstsein in Deutschland 2020, Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage,

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/ubs\\_2020\\_o.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/ubs_2020_o.pdf)

<sup>9</sup> UBA (2023): Klimaschutz- und Luftreinhalteneffekte durch Tempo 30 innerorts in den Stadtregionen Dresden, Magdeburg und Stuttgart.

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/klimaschutz\\_undluftreinhalteneffekte\\_durchtempo30\\_innerorts\\_in\\_denstadtregionendresden\\_magdeburg\\_undstuttgart.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/klimaschutz_undluftreinhalteneffekte_durchtempo30_innerorts_in_denstadtregionendresden_magdeburg_undstuttgart.pdf)

<sup>10</sup> Umweltbundesamt GmbH, Wien (2015): Tagungsband „Weniger ist mehr! Was bringen Tempolimits?“

<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/DP145.pdf>

fortschreitenden Klimakrise und Flächenkonkurrenz ohnehin nicht zukunftsweisend ist. Mit der Einführung von Tempolimits könnten Antriebe mit Blick auf die offiziell erlaubten Reisegeschwindigkeiten optimiert werden. Damit steigt der Anreiz für Automobilhersteller, kleinere, leichtere und effizientere Fahrzeuge herzustellen. Eine Anpassung der Motorenleistung von Neufahrzeugen kann damit indirekt zu einer weiteren Senkung der Kraftstoffverbräuche und THG-Emissionen beitragen. Bei Elektrofahrzeugen kann ein Tempolimit dazu beitragen, dass die tatsächliche Reichweite näher an die Herstellerangaben rückt. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass auch mit der Einführung automatisierter, also teilweise selbstfahrender, Fahrzeuge ein festes Tempolimit zwingend notwendig werden könnte. Denn für die sichere Kommunikation der Fahrzeuge untereinander bedeuten zu große Geschwindigkeitsunterschiede ein hohes Sicherheitsrisiko. Damit ist ein Tempolimit auch ein Erfolgsfaktor für Innovationen in der Automobilindustrie.

## Fazit

Viele gute Gründe sprechen für die Einführung von Tempolimits: Ein positiver Klimaeffekt, weniger Luftschadstoffe, reduzierter Lärm aber vor allem auch sicherere Straßen und weniger Getötete und Verletzte. **Der BUND fordert daher die Bundesregierung auf, ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts einzuführen.**

Ein Tempolimit würde nicht nur dem Klimaschutz zugutekommen, sondern hätte auch einen erheblichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzen. Durch niedrigere Geschwindigkeiten entstehen zwar sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr mit leichten Nutzenfahrzeugen Zeitverluste, dem stehen jedoch erhebliche Einsparungen beim Kraftstoff, geringere Unfallkosten und entsprechend geringere Lieferketten-Kosten entgegen. Nicht zuletzt führt ein Tempolimit zu Einsparungen bei der Verkehrsinfrastruktur und geringeren gesellschaftlichen Klimaschutzkosten. Eine Studie geht von Wohlfahrtsgewinnen durch ein Tempolimit von 130 km/h von knapp einer Milliarde Euro pro Jahr aus <sup>11</sup>. Um ein generelles Tempolimit umzusetzen wäre eine entsprechende Änderung der Straßenverkehrsordnung nötig. Zusätzlich müssten die bisherigen Beschilderungen an den Staatsgrenzen angepasst werden.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass ein Tempolimit sofort und mit minimalem Aufwand einen großen gesellschaftlichen Nutzen bringt. Es bedeutet kaum zusätzliche Kosten für die öffentliche Hand und vermeidet eine zusätzliche Belastung einkommensschwacher Haushalte, ganz im Gegensatz zu anderen (möglichen) Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor. Und darüber hinaus steht die Gesellschaft mehrheitlich hinter der Einführung eines Tempolimits <sup>12</sup>.

Stand 07/2024

Text: Jens Hilgenberg, Dominique Just, Gabriel Kapfinger

Kontakt: Jens Hilgenberg, Leiter Verkehrspolitik, E-Mail: [jens.hilgenberg@bund.net](mailto:jens.hilgenberg@bund.net)  
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin, [www.bund.net](http://www.bund.net)

---

<sup>11</sup>The economic cost of a 130 kph speed limit in Germany (2023)  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800923001131?via%3Dihub#ab0005>

<sup>12</sup> Befürwortung des Tempolimits auf deutschen Autobahnen größer als Ablehnung (2024)  
<https://yougov.de/politics/articles/49104-die-yougov-sonntagsfrage-im-april-2024-befurwortung-fur-tempolimit>