

Allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf BAB:

Die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen wird immer wieder kontrovers diskutiert. Die öffentliche Meinung ist bei diesem Thema gespalten. Der ADAC befragt regelmäßig seine Mitglieder zu deren Einstellung zu verkehrspolitischen Themen. Viele Jahre lehnten sie ein generelles Tempolimit auf Autobahnen mehrheitlich ab, die Zahl der Befürworter einer Geschwindigkeitsbegrenzung hat aber in der letzten Zeit zugenommen. In der Umfrage von 2020 votierten 46 Prozent gegen ein Tempolimit, 47 Prozent dafür. Angesichts der polarisierenden Wirkung des Themas – auch unter den Club-Mitgliedern – verzichtet der ADAC derzeit auf eine Empfehlung an die Politik. Stattdessen plädiert der Club für eine Versachlichung der Debatte um das Tempolimit.

Insbesondere zu den Wirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen auf die Verkehrssicherheit gibt es keine belastbaren wissenschaftlichen Studien, die auch die Option der Ausweitung flexibler Tempolimits mit Wechselverkehrszeichen an Unfallschwerpunktstrecken beinhalten. Die dafür erforderlichen Grunddaten können nur Bund und Länder bereitstellen. Deshalb ist es sinnvoll, eine wissenschaftliche Untersuchung unter Nutzung von Pilotstrecken einschließlich der Prüfung zeitlicher Differenzierungen anzustoßen.

Generell gilt, Autobahnen sind die sichersten Straßen in Deutschland. Hier werden rund ein Drittel aller Kraftfahrzeugkilometer abgewickelt. Der Anteil der Getöteten war 2018 mit rund 13 Prozent unterdurchschnittlich. Die Getöteten-Rate liegt aktuell bei 1,7 pro eine Milliarde Fahrzeugkilometer. Im Vergleich dazu liegt diese außerorts auf Bundesstraßen bei 6,1. Der Brennpunkt der Verkehrssicherheit sind nach wie vor Landstraßen, wo knapp 60 Prozent aller Verkehrstoten zu registrieren sind, bei nur etwa 40 Prozent der Kfz-Fahrleistungen. Ein allgemein gültiger Zusammenhang zwischen generellem Tempolimit und dem Sicherheitsniveau auf Autobahnen ist im internationalen Vergleich nicht feststellbar. Mehrere Länder mit genereller Geschwindigkeitsbeschränkung schneiden schlechter ab als Deutschland, z.B. Belgien, Frankreich, USA. Andererseits gibt es mehrere Länder mit einem allgemeinen Tempolimit, die besser als Deutschland, z.B. Niederlande, Schweden, Schweiz, abschneiden.

Derzeit sind rund 30 Prozent des deutschen Autobahnnetzes dauerhaft oder zeitweise geschwindigkeitsbeschränkt. Hinzu kommen tempolimitierte Baustellenbereiche. Auf knapp zehn Prozent des Autobahnnetzes kann die Geschwindigkeit mittels sogenannter Streckenbeeinflussungsanlagen beschränkt werden. Diese ermöglichen eine flexible, situationsgerechte Geschwindigkeitsregelung in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und den Witterungsbedingungen.

Auf Strecken, bei denen es zu überdurchschnittlich vielen oder schweren Unfällen kommt, kann ein Tempolimit oder eine situationsgerechte Geschwindigkeitsregelung sinnvoll sein.

Das Umweltbundesamt hat Ende Februar 2020 eine Studie „Klimaschutz durch Tempolimit“ veröffentlicht. Demnach verringern sich durch ein generelles Tempolimit die CO₂-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Autobahnen um 1,9 Millionen Tonnen pro Jahr (bei Tempo 130) bzw. bei Tempo 120 um 2,6 Millionen Tonnen. Dies entspricht einer Reduktion um 4,9 bzw. 6,6 Prozent. Bezogen auf die gesamten vom Straßenverkehr verursachten CO₂-Emissionen liegt das Einsparpotenzial bei rund 1,2 bzw. 1,6 Prozent.

Die Annahme, dass ein generelles Tempolimit auf Autobahnen zudem den Kauf von Autos mit kleineren Motoren („Downsizing“) und damit weniger Spritverbrauch bewirkt, wird beim Vergleich der Motorisierung der Fahrzeugflotten in Österreich und der Schweiz nicht bestätigt. In der Schweiz (Tempolimit 120) ist der Anteil an leistungsstarken Fahrzeugen am höchsten, in Österreich (Tempolimit 130) geringfügig niedriger als in Deutschland.

Generell gilt, jeder Autofahrer muss sich verantwortlich verhalten und seine Geschwindigkeit vorausschauend an die jeweilige Verkehrssituation anpassen. Er darf andere und sich nicht gefährden.

Lkw-Überholverbot:

Sogenannte „Elefantenrennen“ auf Autobahnen sind für viele Autofahrer ein großes Ärgernis. Langwierige Lkw-Überholmanöver blockieren den nachfolgenden schnelleren Pkw-Verkehr. Das Überholen mit zu geringer Differenzgeschwindigkeit ist gemäß § 5 Abs. 2 StVO verboten. Nach einem Urteil des Bayerischen Obersten Landgerichts ist eine Geschwindigkeitsdifferenz von 10 km/h zu gering. Das OLG Hamm entschied, dass als Faustregel für einen noch regelkonformen Überholvorgang von einer Dauer von maximal 45 Sekunden auszugehen ist.

Knapp 70% der deutschen Autobahnen sind vierstreifig. Deren durchschnittliche Verkehrsbelastung liegt bei etwa 40.000 Kfz/Tag, der durchschnittliche Lkw-Anteil bei ca. 15%. Die einzelnen Autobahnabschnitte allerdings weisen sehr unterschiedliche Verkehrsbelastungen auf. Zudem schwankt diese im Tagesverlauf stark. Die Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs durch Lkw-Überholvorgänge ist abhängig von der Gesamtverkehrsbelastung und dem Lkw-Anteil. Ein generelles Lkw-Überholverbot ist daher aus Sicht des ADAC weder aus Gründen des Verkehrsablaufs noch der Verkehrssicherheit erforderlich und wäre der Akzeptanz von gesetzlichen Regelungen nicht förderlich.

Unbestritten ist allerdings, dass neben anderen Maßnahmen (z.B. Streckenausbau, temporäre Seitenstreifenfreigabe) streckenbezogene Lkw-Überholverbote zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit beitragen können. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO wurde in der Fassung 2009 so erweitert, dass nun auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen Überholverbote auch auf längeren Strecken angeordnet werden können, wenn es bei hohem Verkehrsaufkommen durch häufiges Überholen zu einem stark gestörten Verkehrsfluss kommt, durch den auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann. Dies ist in der Regel ab einer Verkehrsbelastung von etwa 2.000 Kfz/Stunde der Fall.

In Nordrhein-Westfalen wurden bereits 2007 zusätzliche Lkw-Überholverbote auf längeren vierstreifigen Autobahnabschnitten angeordnet. Diese sind mit mehr als 50.000 Kfz/Tag und einem Lkw-Anteil von mehr als fünf Prozent stark belastet. Das Überholverbot gilt in der Regel von 6 bis 19 Uhr. Damit besteht ein temporäres Lkw-Überholverbot auf insgesamt knapp 1.100 von rund 2.800 Richtungskilometern mit zweistreifigen Fahrbahnen.

Die Forderung nach einem generellen Lkw-Überholverbot auf vierstreifigen oder gar allen Autobahnen hätte hinsichtlich der Verkehrssicherheit teilweise kontraproduktive Wirkungen. Stundenlang hinter einem langsamen Lkw hinterherfahren zu müssen, wirkt sich negativ auf die Aufmerksamkeit der Fahrer aus und ermüdet. Zudem führt das generelle Verbannen der Lkw auf die rechte Spur an manchen Streckenabschnitten zu einer undurchdringbaren Lkw-Schlange, die das Ab- und Auffahren erschweren kann.

Der ADAC befürwortet eine sinnvolle Anordnung von streckenbezogenen Lkw-Überholverboten, wo erforderlich auch über längere Strecken. Die Lkw-Überholverbote sind in Abhängigkeit der Verkehrsbelastung festzulegen. Im Idealfall sind die Lkw-Überholverbote verkehrabhängig zu aktivieren und über Wechselverkehrszeichen anzuzeigen. Darüber hinaus sind unerlaubte Lkw-Überholvorgänge konsequenter durch die Polizei zu kontrollieren und zu ahnden. Der Zeitgewinn durch regelwidrige Überholungen ist äußerst gering. Der Verzicht auf Elefantenrennen führt zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch. Transportunternehmer sind daher gut beraten, ihre Fahrer aufzufordern, unnötige Elefantenrennen zu unterlassen.

Einführung einer Benzinverbrauchs(ober)grenze bei Neuzulassung:

Generell muss der Verkehr und insbesondere auch der Straßenverkehr dekarbonisiert und damit CO₂-neutral werden. Der ADAC unterstützt den Wandel hin zu einer klimafreundlichen Mobilität. Die Unterstützung alternativer Antriebe wie Elektromobilität durch Batterie oder Brennstoffzelle oder auch die Nutzung von Biomethan als Kraftstoff, sind diesbezüglich wichtige Schritte. Grundlegende Voraussetzung dafür ist aber – wie in vielerlei Hinsicht – das rasche und erfolgreiche Voranschreiten der Energiewende.

Auf EU-Ebene bestehen bereits ambitionierte CO₂-Flottengrenzwerte, die die Automobilhersteller bis 2025 einhalten müssen, um Strafzahlungen zu vermeiden. Im kommenden Frühjahr will die EU-Kommission die bisherigen Zielwerte 2030 noch einmal verschärfen. In der Wirkung werden besonders sparsame Modelle entwickelt und verkauft, um den Verkauf weniger Pkw mit besonders hohen Emissionen auszugleichen.

Zu beachten sind auch unterschiedliche Anforderungen der Halter an Pkw. So braucht eine große Familie ein größeres Fahrzeug und müsste bei Beschränkungen ggf. zwei Pkw bewegen. Pferdeanhänger oder Wohnwagen lassen sich nur durch Pkw mit stärkerer Motorisierung ziehen. Eine Verbrauchsobergrenze müsste somit sehr hoch angesetzt werden und wäre dadurch auf wenige Fahrzeuge begrenzt. Der Beitrag zum Klimaschutz wäre insgesamt gering.

Es gibt bereits viele Anreize zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehr, die zielgerichteter wirken. Im Vergleich zu anderen Energieverwendungen wird der Kraftstoff im Straßenverkehr schon seit langem sehr hoch besteuert. Für den Verbraucher kommt ab dem kommenden Jahr ein CO₂-Aufschlag auf Kraftstoffe hinzu, so dass jeder Autofahrer unmittelbar an der Zapfsäule noch stärkere Preissignale erhalten wird, möglichst spritsparend zu fahren. Auch die Kfz-Steuer wird zukünftig stärker an den CO₂-Emissionen des Fahrzeugs ausgerichtet sein. In Summe wird auf diese Weise der Kauf von neuen, sparsamen Fahrzeugen angeregt.

Das Potenzial von eFuels, also synthetischen und CO₂ neutralen Kraftstoffen, ist auch noch nicht ausgeschöpft. Zur Erreichung der Klimaziele ist die Festlegung einer Höchstverbrauchsgrenze insofern nicht notwendig und würde die Wahlfreiheit der Verbraucher somit unnötig einschränken.