

THEMENINFORMATION

Soll in Deutschland ein generelles Tempolimit auf Autobahnen eingeführt werden?

1. Begrifflichkeit

Autobahnen sind für Kraftfahrzeuge gebaute Straßen, die regelmäßig aus zwei Richtungsfahrbahnen mit jeweils mindestens zwei Fahrstreifen bestehen und ausschließlich dem Schnell- und Güterfernverkehr dienen. Am *Schnellverkehr* können nur solche Kraftfahrzeuge teilnehmen, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 Stundenkilometern (km/h) fahren können. Nach § 1 des Bundesfernstraßengesetzes müssen Autobahnen »frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet [...]« sein. Der Zweck von Autobahnen besteht darin, eine schnelle und effiziente, überregionale Verbindung für den Kraftfahrzeugverkehr zu ermöglichen. Von Autobahnen zu unterscheiden sind Bundes- und Landesstraßen, die nicht ausschließlich für den Schnellverkehr ausgelegt sind. Anders als bei Autobahnen, kommt es bei ihrer Straßenführung zu Ortsdurchfahrten. Deutschland hat mit einer Gesamtlänge von 13.190 Kilometern nach China, den USA und Spanien, das viertlängste Autobahnnetz der Welt.

Ein *Tempolimit* ist ein rechtlich verbindlicher Wert für die Geschwindigkeit, der beim Führen eines Kraftfahrzeugs nicht überschritten werden darf. Der Wert wird durch ein Gesetz oder die Entscheidung einer Verkehrsbehörde für bestimmte Verkehrswege oder einzelne Straßenabschnitte festgelegt und meist durch am Straßenrand aufgestellte Verkehrsschilder angezeigt. Welcher Geschwindigkeitswert festgelegt wird, hängt etwa von der Beschaffenheit und Lage der Straße ab. Die Einhaltung eines Tempolimits können die Polizei oder andere Verkehrsbehörden durch Einsatz festinstallierter oder mobiler »Blitzer« kontrollieren und bei einer Überschreitung ein Bußgeld als Sanktion verhängen. Als Synonyme werden die Begriffe »Höchstgeschwindigkeit« oder »Geschwindigkeitsbegrenzung« verwendet.

»Generell« meint, dass eine Regelung nicht nur für einen einzelnen Fall, sondern für alle vergleichbaren Fälle gilt. Mit einer derartigen Entscheidung wird ein *Grundsatz* aufgestellt. So muss nicht für jeden Fall eine eigene Entscheidung getroffen werden – im Grundsatz gilt der Regel-Fall. Nur, wenn davon aus besonderen Gründen abgewichen werden soll, kann für einzelne Fälle eine *Ausnahme* gemacht werden. Ein *generelles* Tempolimit würde also, anders als die Geschwindigkeitsbegrenzungen für einzelne Autobahnabschnitte, für das gesamte Autobahnnetz in Deutschland gelten. Davon könnte lediglich in Ausnahmefällen durch eine Einzelentscheidung abgewichen werden. Ein solches Regel-Ausnahme-Verhältnis gilt bereits für andere Geschwindigkeitsregelungen: Innerhalb einer geschlossenen Ortschaft gilt der Grundsatz, dass nicht schneller als 50 km/h gefahren werden darf. Ausnahmen bilden dann einzelne Spielstraßen, 30er-Zonen oder Schnellstraßen.

»Einführen« bedeutet, eine Entscheidung für eine neue Regelung oder die Änderung einer bereits vorhandenen Regelung zu treffen und diese zur Anwendung zu bringen.

2. Gegenwärtige Regelung

In Deutschland gibt es bisher keine gesetzliche Regelung, die ein generelles Tempolimit für alle Streckenabschnitte auf sämtlichen Autobahnen begründet. Vielmehr besteht in weiten Teilen des Autobahnnetzes keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Es kann so schnell gefahren werden, wie es die äußeren Umstände und die technische Beschaffenheit des Fahrzeugs zulassen. Da sich die Autobahnen im Besitz des Bundes befinden, ist der Bundesgesetzgeber für den Erlass von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen zuständig.

Die für die Allermeisten schon im Jugendalter bekannten Verkehrsregeln ergeben sich aus den Vorschriften der **Straßenverkehrsordnung** (StVO). Hierin ist etwa geregelt, wann geblinkt oder Vorfahrt gewährt, wie geparkt oder überholt werden muss. Aus der StVO ergeben sich auch das Aussehen und die Bedeutung aller Verkehrsschilder, die in Deutschland aufgestellt werden können. § 3 Absatz 1 Satz 1 StVO legt den allgemeinen Grundsatz fest, dass jede und jeder *«[...] nur so schnell fahren darf, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.»* Grundsätzlich richtet sich die erlaubte Geschwindigkeit also nach den individuellen Fähigkeiten und den vorherrschenden Rahmenbedingungen. Ganz konkret wird durch § 3 Absatz 3 StVO die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h und außerhalb auf regelmäßig 100 km/h beschränkt. Diese Vorschrift enthält jedoch den Zusatz, dass dies *«[...] nicht auf Autobahnen»* gilt.

Die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen kann durch **Verkehrsschilder für einzelne Abschnitte** beschränkt werden. Teilweise gelten dabei verschiedene Geschwindigkeitsvorgaben für unterschiedliche Fahrzeuge oder in Abhängigkeit von Uhrzeit und Wetterlage. Gibt es für einen einzelnen Autobahnabschnitt keine konkrete Vorgabe durch ein Verkehrsschild, können alle Personen, die hier mit dem Auto unterwegs sind, so schnell fahren, wie sie es für richtig halten. Eine generelle Regelung existiert nur in Form der **Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung**, die im Sinne ihres Namens ausschließlich eine unverbindliche *Richtgeschwindigkeit* von 130 km/h als Empfehlung ausgibt. Eine Überschreitung der Richtgeschwindigkeit ist also weder verboten, noch handelt es sich dabei um eine Ordnungswidrigkeit. Die Richtgeschwindigkeit gilt für knapp 55 % des deutschen Autobahnnetzes, auf Streckenabschnitten *ohne* einzelne Regelungen durch Verkehrszeichen.

Für etwa ein Drittel der Streckenabschnitte gibt es eine **individuelle Geschwindigkeitsbegrenzung** als permanente Regelung. Für das restliche Streckennetz variiert die Geschwindigkeit je nach Verkehrs- und Wettersituation oder in Abhängigkeit von der Uhrzeit (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzung nur von 22:00-6:00). Generelle Tempolimits auf Autobahnen bestehen lediglich für einige Kraftfahrzeugarten, wie etwa Busse (60-100 km/h), Lkw ab 3,5 Tonnen (80 km/h) oder Pkw und Wohnmobile mit Anhänger (80 km/h).

Würde ein verbindliches Tempolimit generell eingeführt werden, könnte man zukünftig auf allen Streckenabschnitten der Autobahn nur noch so schnell fahren, wie es die allgemeine Höchstgeschwindigkeit erlaubt. Möglich wäre aber weiterhin die Festlegungen einzelner Ausnahmen für Streckenabschnitte, auf denen langsamer gefahren werden muss.

3. Aktualität der Streitfrage

In den vergangenen zwei Jahrzehnten haben immer mehr Länder verbindliche Tempolimits auf Autobahnen eingeführt. Mittlerweile ist die Bundesrepublik das **letzte Industrieland ohne generelles Tempolimit** auf Autobahnen. Neben Deutschland gibt es weltweit nur eine begrenzte Anzahl von Staaten, die kein gesetzliches Tempolimit haben. Dazu zählen: Afghanistan, Bhutan, Burundi, Haiti, Libanon, Mauretanien, Myanmar, Nepal, Nordkorea und Somalia. In der Europäischen Union (EU) ist Deutschland also das einzige Land, in dem es kein generelles Tempolimit auf Autobahnen gibt. In den meisten anderen europäischen Staaten liegt die Höchstgeschwindigkeit zwischen 120-130 km/h. Einige Länder haben sich sogar dazu entschieden, das Tempolimit noch deutlich niedriger anzusetzen. So gilt etwa in Island eine Maximalgeschwindigkeit von 90 km/h. In jüngster Zeit war etwa in den Niederlanden im Jahr 2019 über die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen debattiert worden, jedoch nicht über die erstmalige Einführung eines Tempolimits, sondern über dessen Verschärfung. Durchgesetzt hat sich eine Absenkung von 130 km/h auf 100 km/h, die mit der Luftreinhaltung und dem Klimaschutz zugutekommen soll.

Während also global Tempolimits eingeführt oder die Werte auf den Verkehrsschildern weiter abgesenkt wurden, blieb die Lage in Deutschland unverändert. Dabei hat das **ökologische Bewusstsein** in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Dazu hat insbesondere die neue Klimabewegung – angeführt von jungen Menschen – beigetragen, die an »Fridays for Future« statt zur Schule zu gehen, für eine Stärkung des Klimaschutzes demonstrieren. Auch die Bundesrepublik Deutschland ist Unterzeichnerin des Pariser Klimaabkommens und hat erklärt, bestimmte Klimaziele in naher Zukunft erreichen zu wollen. Dazu gehört etwa eine Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen um 40-42 % bis zum Jahr 2030. Zur Erreichung dieses Ziels könnte auch die Einführung eines Tempolimits beitragen.

Auch im **Bundestagswahlkampf im Jahr 2021** spielte die Debatte um ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen eine nennenswerte Rolle. Forderungen dazu fanden sich im Parteiprogramm der SPD, der Linkspartei und bei Bündnis90/Die Grünen. Letztere forderten ein »Sicherheitstempo von 130 km/h. Wenn besondere Gründe es notwendig machen [...], [sollen] maximal 120 km/h [gelten].« Bereits im Rahmen der Gespräche über die Aufnahme von Koalitionsverhandlungen zwischen SPD, Grünen und FDP wurde das Tempolimit allerdings aus dem Bereich möglicher Schnittmengen ausgenommen. Hier hatte sich die FDP durchsetzen können – im Koalitionsvertrag der Ampelparteien ist das Tempolimit daher nicht enthalten. So ist davon auszugehen, dass auch weiterhin die deutsche Sonderrolle bleiben und vorerst kein Tempolimit auf deutschen Autobahnen gelten wird.

Ihre Aktualität hat die Frage nach einem Tempolimit dadurch aber nicht verloren. Was bereits als sicher galt, wird nun wieder zu diskutieren sein. Das zeigen auch die Forderungen verschiedener Organisation, die **neue Debatten** anheizen. Für ein Tempolimit haben sich jüngst neben der deutsche Umwelthilfe, etwa die Gewerkschaft der Polizei in NRW oder der Deutsche Ärztetag ausgesprochen. Zuletzt hat sogar eine Umfrage beim ADAC ergeben, dass eine Mehrzahl der Mitglieder ein Tempolimit mittlerweile befürwortet.

4. Relevanz der Streitfrage

Die Frage nach der Einführung eines generellen Tempolimits hängt zunächst damit zusammen, welche Maßnahmen der Staat treffen soll oder sogar muss, um Leben und Gesundheit seiner Bürgerinnen und Bürger zu schützen. Eine derartige Verpflichtung ergibt sich aus dem Grundgesetz (GG), aus dem Grundrecht auf **Leben und körperliche Unversehrtheit** in Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG. Sie wird hier gleich doppelt relevant.

Eines der wichtigsten Tätigkeitsfelder für staatliche Maßnahmen zur Umsetzung dieser Schutzpflicht ist der **Straßenverkehr**. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes für das (mobilitätsreduzierte Corona-)Jahr 2020 starben bei 264.000 von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfällen mit Personenschaden insgesamt 2.719 Menschen, 327.550 wurden verletzt. Aufgrund der pandemiebedingt reduzierten Mobilität sind alle Werte etwa 10-15 % niedriger als im Vorjahr. Innerhalb der EU liegt Deutschland mit relativen 33 Verkehrstoten je einer Million Einwohner im oberen Drittel – EU-weit liegt der Wert bei 42. Seine Schutzpflicht setzt der Staat insbesondere durch den Erlass genereller Regelungen um, die Gefahren im Straßenverkehr reduzieren sollen. Seit dem Jahr 1970 mit mehr als 21.000 Verkehrstoten wurden so z.B. ein generelles Tempolimit von 100 km/h auf Landstraßen, die Anschnallpflicht und die 0,5 ‰-Grenze eingeführt. Auch mit einem Tempolimit auf der **Autobahn** könnte der Staat sich schützend vor alle Menschen stellen, die am Straßenverkehr teilnehmen. Auf Autobahnen ereigneten sich im Jahr 2020 allerdings nur 5,8 % aller Unfälle mit Personenschäden. 239 Menschen kamen dadurch zu Tode, fast die Hälfte davon zumindest auch aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit.

Schützen muss der Staat auch vor Beeinträchtigungen durch **Umweltbelastungen** und den **Gefahren des Klimawandels**. Davon sind nicht nur Verkehrsteilnehmer betroffen, sondern alle Menschen. Das Bundesverfassungsgericht hat im März 2021 entschieden, dass auch diesbezüglich der grundrechtliche Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit die Verpflichtung zu einem staatlichen Einschreiten auslösen können, auch zum Schutz der Freiheiten künftiger Generationen. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich mit dem im Juni 2021 vom Bundestag beschlossenen **Klimaschutzgesetz** dazu verpflichtet, bis 2030 die Treibhausgasemissionen, um mindestens 65 % zu reduzieren.

Allein im Jahr 2020 wurden in Deutschland 890 Millionen Tonnen CO₂ emittiert, 157,7 Millionen entfallen auf den Verkehrssektor. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2018 liegen die **verkehrsbedingten Emissionen in Deutschland** damit weiterhin auf einem vergleichbaren Niveau wie noch im Jahr 1990. Dies überrascht angesichts des technologischen Fortschritts und lässt sich mit der zunehmenden Gesamtzahl zugelassener Autos in Deutschland erklären – 1990 waren gut 30 Millionen Fahrzeuge zugelassen, im Jahr 2020 etwa 42 Millionen. Wie gewichtig allein der Beitrag eines Tempolimits zum Klimaschutz wäre, hängt damit zusammen, wie stark dadurch auf die Bremse getreten werden müsste. Berechnungen des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2020 zeigen, dass der CO₂-Ausstoß von Kraftfahrzeugen mit hoher Geschwindigkeit exponentiell steigt – je tiefer ein Tempolimit also ansetzen würde, desto größer wäre die Verringerung der Emissionen: Durch ein Tempolimit von 130 km/h könnten bis zu 1,9 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. Bei einer

Begrenzung auf 120 km/h wären es bereits 2,6 Millionen, bei 100 km/h 5,4 Millionen Tonnen.

Je härter ein Tempolimit angesetzt würde, desto größer wären die Anforderungen an seine Rechtfertigung. Grundsätzlich können die Menschen in Deutschland selbst darüber entscheiden, was sie für sich und ihr Leben für richtig halten. Das folgt aus Artikel 2 Absatz 1 des Grundgesetzes, worin die **allgemeine Handlungsfreiheit** als Grundrecht garantiert wird: *»Jeder hat [danach] das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt und nicht gegen die verfassungsmäßige Ordnung [...] verstößt.«* Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen, stellt einen Eingriff in dieses Grundrecht dar, weil Autofahren dann nicht mehr mit der selbst gewählten und ausschließlich durch Befähigung und äußere Umstände beeinflussten Geschwindigkeit als Entscheidung des Einzelnen einhergeht, sondern durch eine staatliche Regelung unterschiedslos vorgeschrieben wird. Es besteht zwar kein Recht des Einzelnen auf Raserei, gleichzeitig aber eine Pflicht des Staates, nur solche Regelungen vorzugeben, für die es gute Gründe gibt. Je stärker der Staat dabei in die Rechte des Einzelnen eingreift, desto besser muss sein, was dabei auf der anderen Seite gewonnen wird.

Es muss also abgewogen werden in welcher Hinsicht ein Tempolimit tatsächlich einen notwendigen Beitrag zur **Verkehrssicherheit** leisten kann. Deutsche Autobahnen zählen zu den sichersten Straßen der Welt, die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt schon jetzt bei nur 117 km/h und die Unfallzahlen sind – auch im europaweiten Vergleich – gering.

Auch ein effektiver Klimaschutz muss nicht ausschließlich durch staatliche Verbote erzwungen werden, die sich als Hemmschuh für weitere technische **Innovationen** erweisen können. Der Verbrennungsmotor hat zeitnah ausgedient, der Elektromotor befindet sich auf dem Vormarsch. Ob ein sauberes Elektroauto zukünftig mit 120 km/h oder 150 km/h auf Autobahnen unterwegs ist, macht für die CO₂-Emissionen nahezu keinen Unterschied. Was durch fortschrittliche Technik und ein zunehmendes ökologisches Bewusstsein der Menschen von allein umgesetzt werden kann, müsste der Staat nicht vorgeben.

Das einzige Industrieland ohne Tempolimit zu sein, hat jedenfalls dem Ruf der Bundesrepublik als **Autoland** bisweilen nicht geschadet. Die Automobilindustrie ist der bedeutendste Industriezweig in Deutschland und »*german cars*« ein weltweites Aushängeschild. Ob die Nachfrage nach Fahrzeugen aus Deutschland allein durch die traditionsreiche Autoindustrie mit international bestem Image erhalten, oder auch von der »*german Autobahn*« ohne Tempolimit gestützt werden soll, kann ebenfalls Bestandteil einer Debatte sein.

Im Rahmen einer Auseinandersetzung mit der Streitfrage ist zu klären, ob und wie ein vermeintlich geringer Eingriff in Form einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung durch dessen Auswirkungen auf den Schutz von Mensch und Klima gerechtfertigt werden kann. Wie der Klimaschutz in Deutschland vorangetrieben werden soll und welcher Beitrag dazu durch staatliche Regelungen des motorisierten Individualverkehrs erforderlich und angemessen ist, bedarf der Debatte.

5. Argumente Pro & Contra (Beispiele)

Pro	Contra
Im größeren Teil des Autobahnnetzes kann jeder so schnell fahren, wie er will. Raserei ist deshalb eine alltägliche Erscheinung auf deutschen Autobahnen. Anders als auf anderen Straßen ist das Fahren mit höchster Geschwindigkeit hier sogar erlaubt. Eine unverbindliche Richtgeschwindigkeit hilft nicht, weil niemand sich daranhalten muss. Dabei hat das schnelle Fahren negative Auswirkungen auf die Sicherheit im Straßenverkehr, den Verkehrsfluss und auf das Klima.	Nur weil es kein Tempolimit gibt, heißt das nicht, dass jeder rast. Viele fahren von sich aus nur die empfohlenen 130 km/h. Auch ohne eine Vorgabe durch Verkehrszeichen auf einzelnen Abschnitten, kann man aufgrund von Baustellen und Staus meist sowieso nicht schnell fahren. Zudem gelten die generellen Regeln der StVO auch auf Autobahnen, sodass die Geschwindigkeit den persönlichen, technischen und den äußeren Bedingungen angepasst werden muss.
Wenn eine höhere als die grundsätzlich geltende Maximalgeschwindigkeit verboten ist, werden Menschen sich daranhalten und langsamer fahren. Dabei hilft auch die entstehende Klarheit, da nicht nach Schildern gesucht, sondern bloß die generelle Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten werden muss. Dass Einige die Regeln nicht einhalten, muss durch Bußgelder sanktioniert werden, wie es auch jetzt schon im Straßenverkehr gemacht wird.	Ein Tempolimit ist keine Garantie für langsames Fahren. Schon jetzt gibt es Geschwindigkeitsbegrenzungen, die von einigen Menschen bewusst überschritten werden. Durch ein Tempolimit würde zudem die Aufmerksamkeit für besondere Einzelregelungen durch Verkehrsschilder auf tatsächlich gefährlichen Abschnitten reduziert. So könnte es leicht passieren, dass dort einfach weiter mit Standardtempo gefahren wird.
Hohe Geschwindigkeit steigert das Risiko für Verkehrsunfälle und deren Folgen. Wer schnell fährt, hat einen längeren Bremsweg und kann nicht gut auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren. Auf Autobahnen wird stets mit hoher Geschwindigkeit gefahren, sodass Unfälle besonders schlimme Folgen haben. Die Regeln im Straßenverkehr müssen dafür sorgen, dass so viele Todesopfer wie möglich vermieden werden. Ein Tempolimit könnte die Zahl der Unfälle und der Verkehrstoten senken.	Autobahnen sind hierzulande die sichersten Straßen. Obwohl auf ihnen rund 33 % der Gesamtfahrleistung erbracht wird, ereignen sich auf Autobahnen weniger als 6 % der Unfälle mit Personenschaden. Hauptunfallursache ist individuelles Fehlverhalten und nicht bloß schnelles Fahren. EU-weit sind Deutschlands Unfallzahlen niedriger als die vieler anderer Länder mit Tempolimit. Auf unfallträchtigen Autobahnabschnitten gelten ohnehin bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Das Tempolimit schützt nicht nur andere Verkehrsteilnehmer, sondern auch alle Personen innerhalb des Fahrzeugs, was nicht mit hoher Geschwindigkeit gefahren werden darf. Wer das Fahrzeug führt, mag sich selbst für ein Risiko entscheiden können. Personen auf Beifahrersitz und Rückbank können keinen Einfluss auf die Geschwindigkeit nehmen. Auch sie werden durch ein Tempolimit geschützt.	Gerade wenn es nicht um andere Verkehrsteilnehmer, sondern um eine leere Autobahn geht, kann ein Tempolimit ein zusätzliches Risiko darstellen. Wer dauerhaft mit gleicher Geschwindigkeit fährt und durch das Fahren nicht gefordert wird, ermüdet und reduziert seine Aufmerksamkeit. Wer selbst über die Geschwindigkeit entscheidet, muss sich konzentrieren.
Die Reduzierung der Geschwindigkeit führt zu einer Angleichung des Fahrtempos aller Verkehrsteilnehmer und so zu einem verbesserten Verkehrsfluss in stressfreiem Straßenverkehr. Dass die große Mehrheit der Fahrzeuge auf der Autobahn weichen muss, um Platz für Raser zu machen, kostet Zeit und Nerven.	Eine freie Fahrt kann die Reisedauer erheblich verkürzen und wird von vielen als Steigerung der Lebensqualität empfunden. In der Tat sollten dafür der Verkehrsfluss gefördert und Staus durch kluge Verkehrsführung verhindert werden. Langsame Fahrzeuge sollten die rechte und schnelle die linke Spur nutzen.
Ein Tempolimit würde den Ausstoß an Schadstoffen senken, was dem Klimaschutz zugutekommt. Dafür müsste die Höchstgeschwindigkeit entsprechend niedrig angesetzt werden. Ein wirksames Tempolimit auf Autobahnen könnte dann zur Erreichung des Klimaschutzzieles für das Jahr 2030 beitragen – ohne nennenswerte Kosten. Dafür sind viele auch nur kleine Beiträge dringend erforderlich.	Das schnelle Fahren auf Autobahnen macht nur einen Bruchteil der Emissionen aus. Die möglichen Einsparungen von wenigen Millionen Tonnen sind im Verhältnis verschwindend gering. Der Grund für den hohen Schadstoffausstoß liegt in der Zahl der Autos und der unzureichenden Verfügbarkeit schneller Alternativen. Wer das Klima wirksam schützen will, darf nicht auf Symbolpolitik setzen.
Alternativen zu einem Tempolimit stehen nicht zur Verfügung. Nicht jeder hat ein neues Auto und profitiert von sicherer Technik. Bis alle Fahrzeuge autonom und elektronisch unterwegs sind, entscheiden Menschen über Abstand und Geschwindigkeit und verursachen mit Verbrennungsmotoren hohe Emissionen.	In den 2020er-Jahren ein Tempolimit einzuführen, ist aufgrund des technischen Fortschritts nicht erforderlich. Schnelles Fahren ist mit Assistenzsystemen genau so sicher wie langsames Fahren. Elektroautos werden staatlich gefördert, haben solche Systeme an Bord und verursachen kaum Emissionen.
Es ist die staatliche Pflicht das Leben und die Gesundheit seiner Bürger zu schützen. Das gilt auch im Straßenverkehr. Ein Tempolimit würde zwar für alle Menschen gelten, nur Wenige wären aber tatsächlich davon betroffen. Für diese Menschen erzeugt das Tempolimit nur einen geringfügigen Eingriff in ihre Freiheitsrechte. Davon profitieren aber alle.	Ein Tempolimit ist eine Einschränkung der persönlichen Freiheit. Jeder sollte auf der Autobahn so schnell fahren dürfen, wie er will, wenn Verkehrssituation, Fahrzeug und Fahrvermögen das zulassen. Ein Eingriff in die Eigenverantwortung der Menschen mag hier gering erscheinen, noch geringer wären dann aber dessen positive Auswirkungen.

6. Weiterführende Hinweise

Allgemeine Informationen

- Quarks, Das wissen wir über Tempolimits, 2021
<https://www.quarks.de/technik/mobilitaet/faq-tempolimits/>
- BR, Tempolimit Europa, 2021
<https://www.br.de/radio/bayern1/tempolimit-europa-100.html>
- Wikipedia, Autobahn (Deutschland)
[https://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_\(Deutschland\)#Bundesautobahnen](https://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_(Deutschland)#Bundesautobahnen)

Berichterstattung und Positionen

- ADAC, Tempolimit auf Autobahnen, 2021
<https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/positionen/tempolimit-autobahn-deutschland/>
- Tagesschau, Tempolimit - für Klimaschutz und Sicherheit, 2021
<https://www.tagesschau.de/inland/tempolimit-debatte-105.html>
- BR, Faktenfuchs: Was bringt ein Tempolimit auf Autobahnen?, 2021
<https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/faktenfuchs-was-bringt-ein-tempolimit-auf-autobahnen,SdEUSXq>

Rechtlicher Rahmen, Gesetzesänderungen und -Initiativen, Rechtsprechung

- Straßenverkehrsordnung
https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/
- Autobahn-Richtgeschwindigkeitsverordnung
https://www.gesetze-im-internet.de/babrigeschwv_1978/BJNR018240978.html
- Klimaschutzgesetz der Bundesregierung
<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672>
- Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 zum Klimaschutz
https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html

Studien, Forschungsprojekte und wissenschaftliche Publikationen

- Studie des Umweltbundesamtes, 2020, Klimaschutz durch Tempolimit
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_38-2020_wirkung-tempolimit_bf.pdf
- Statistisches Bundesamt, 2020, Todesfälle im Straßenverkehr
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/07/PD21_321_46241.html
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2020/PD20_03_p002.html
- Statistisches Bundesamt, 2018, Kohlendioxidemissionen im Verkehr.
https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2_Sektoren.html

Letzter Zugriff bei allen Quellen: Dezember 2021