Meine Position: Warum ich gegen pauschale Tempolimits bin

Gegen weitere Tempolimits, mit Fakten begründet und vor Ort entschieden

Zuerst veröffentlicht am 5. Oktober 2026

Warum ich diesen Text schreibe

Auf meiner Homepage veröffentliche ich in loser Folge politische Texte, die meine Haltung zu Themen zeigen, die mir wichtig sind. Dieser Text ist einer davon. Er beschreibt meine Haltung zu Tempolimits, gewachsen aus Jahrzehnten in der kommunalen Verwaltung und Politik. Verkehrsregeln sind keine Fachfrage für Expertinnen und Experten allein, sie entscheiden mit darüber, wie sicher und verlässlich Menschen im Alltag unterwegs sind.

Ich will damit zur Diskussion anregen, nicht die absolute Wahrheit verkünden. Es ist meine persönliche Meinung und Haltung, begründet und mit Quellen unterlegt. Wer das anders sieht, darf das gerne mit mir diskutieren. Ich freue mich über den Austausch.

Einleitung

Ich werde immer wieder gefragt, warum ich gegen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen bin und Tempo 30 innerorts nicht überall für richtig halte. Tempolimits schützten doch das Klima und machten die Straßen sicherer.

Das stimmt zum Teil. Deshalb trenne ich in diesem Text Fakten und meine Bewertung.

1. Was auf der Autobahn gilt

Deutschland hat kein generelles Tempolimit, aber auch keine Regellosigkeit. Seit 1978 gibt es die Richtgeschwindigkeit von 130. Laut der Bundesanstalt für Straßenwesen waren 2015 rund 70 Prozent der Autobahnkilometer ohne Tempolimit. Die Bundesregierung nannte 2020 rund 30 Prozent mit ständiger oder zeitweiser Begrenzung.

Gefahren wird auf den freien Abschnitten oft langsamer, als die Debatte vermuten lässt. Das Institut der deutschen Wirtschaft wertete 2024 Zählstellen in Nordrhein-Westfalen aus und kam auf einen Schnitt von 113,5 km/h. Die Autoren sprechen von einer „bewussten Wahl der Geschwindigkeiten“. **Das gilt aber nur für Nordrhein-Westfalen, und das Institut ist arbeitgebernah.** Andere Abschnitte, etwa die A9 in Brandenburg, liegen nach einer Auswertung deutlich höher.

Beim Klima muss man ehrlich bleiben. Das Umweltbundesamt rechnet je nach Szenario mit 2,2 bis 8,1 Prozent weniger Treibhausgasen im Straßenverkehr. Für ein Limit von 130 nur auf Autobahnen nennt eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen von 2025 etwa 1,3 bis 2,0 Millionen Tonnen CO2 im Jahr. **Je mehr Elektroautos fahren, desto kleiner wird dieser Effekt.** So steht es in der Auswertung des Bundesverkehrsministeriums zu dieser Studie. Das Umweltbundesamt zählt ein Tempolimit trotzdem zu den wirksamsten, kostengünstigsten und schnellsten Klimamaßnahmen im Verkehr.

Bei der Sicherheit ist die Lage nicht eindeutig. Auf die Autobahn entfallen nach Angaben des ACE rund 13 Prozent der Verkehrstoten bei etwa einem Drittel der Fahrleistung. Sie gilt als sicherste Straßenart. Eine Auswertung des Spiegel von 2019 fand auf Abschnitten ohne Limit zwar weniger Unfälle, aber häufiger tödliche, nämlich 1,67 gegenüber 0,95 je Milliarde Kilometer. **Die Bundesanstalt für Straßenwesen hält fest, dass aktuelle, ergebnisoffene Studien fehlen.** Sie schreibt aber auch, dass sich alle bekannten älteren Studien für ein Tempolimit aussprechen.

Quellen zu Ziffer 1

– Umweltbundesamt: „Tempolimit“, Stand 17.04.2026, umweltbundesamt.de.
– Bundesverkehrsministerium: Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen zu den CO2 Einsparmöglichkeiten durch ein Tempolimit auf Autobahnen, bmv.de.
– Bundesanstalt für Straßenwesen: „Tempolimits auf Bundesautobahnen 2015“, Kurzfassung, bast.de.
– Bundesregierung: Antwort auf eine Kleine Anfrage, Drucksache 19/21393, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Bundesfernstraßen.
– Institut der deutschen Wirtschaft: „Richtgeschwindigkeit dominiert“, IW Trends 4/2024, iwkoeln.de.
– Allianz Direkt: „Tempolimit Statistik Deutschland“, Beispiel A9, allianzdirect.de.
– ACE: Position zum Tempolimit 130 km/h, ace.de.
– Statista: „Unfälle auf Bundesautobahnen mit und ohne Tempolimit“, Auswertung des Spiegel von 2019, statista.com.
– Correctiv: Faktencheck vom 28. Juni 2022, „Autobahnen mit und ohne Tempolimit“, correctiv.org.
– Bundesanstalt für Straßenwesen: „Autobahn Tempolimit, Unfallpräventive Wirksamkeit“, trid.trb.org.

Meine Haltung: Ich bin generell gegen weitere Tempolimits. Auf der Autobahn gibt es die Richtgeschwindigkeit und viele Teilbegrenzungen, und die Daten reichen für eine Pauschalregel nicht aus. Neue Limits brauchen einen konkreten Anlass.

2. Was auf Ortsdurchfahrten gilt

Tempo 30 gibt es in den Nebenstraßen fast überall. Strittig sind die Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten. Das Umweltbundesamt empfiehlt seit 2023, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts einzuführen. Das beruht auf Simulationen in Göttingen, Halle und Ravensburg und zeigt vor allem deutlich weniger Lärm. Bei den Luftschadstoffen sanken die Emissionen in den meisten Städten, in Magdeburg und Ravensburg stiegen einzelne Werte leicht. Eine Metastudie der Björn Steiger Stiftung zu 14 Städten weltweit fand überall weniger Unfälle, Verletzte und Getötete. Die Reisezeit wuchs demnach um weniger als eine Minute auf rund acht Kilometern. Die Stiftung fordert selbst Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit.

Der Zeitverlust für Autos ist gering. Messfahrten, die das Umweltbundesamt 2016 auswertete, ergaben 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter. Zwei Dinge gehören trotzdem zur Wahrheit. Erstens sollen nach dem Umweltbundesamt an geeigneten Hauptverkehrsstraßen höhere Geschwindigkeiten „in begründeten Ausnahmen zulässig“ bleiben. Zweitens trifft es den Bus. Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages hält fest, dass längere Fahrzeiten, höhere Kosten und der Verlust von Anschlüssen fachlich begründet sind, wenn Tempo 30 ohne begleitende Maßnahmen kommt. Der Verkehrsverband VDV rechnet in einem Beispiel mit knapp 16 Prozent längeren Busfahrten bei flächendeckendem Tempo 30. Das muss man Linie für Linie prüfen.

Quellen zu Ziffer 2

– Umweltbundesamt: „Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h“, 2023, umweltbundesamt.de.
– Umweltbundesamt: „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, 2016, umweltbundesamt.de.
– Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste: „Auswirkungen von Tempo 30 Zonen auf Hauptverkehrsstraßen auf den ÖPNV“, WD 5 3000 079/25, bundestag.de.
– ZDFheute: „Studie zu Tempo 30“ der Björn Steiger Stiftung, 3. Januar 2026, zdfheute.de.

Meine Haltung: Ich bin auch innerorts gegen weitere pauschale Beschränkungen. Tempo 30 vor Schulen, Kitas und in Wohnstraßen gibt es längst. Auf Ortsdurchfahrten soll Tempo 50 bleiben, solange Zahlen zu Unfällen, Lärm und Busverkehr nichts anderes belegen.

3. Was ein Blick zurück zeigt

Im Krieg galten 40 innerorts und 80 außerorts, zur Schonung der Benzinvorräte. Nach der Gründung der Bundesrepublik durfte zunächst wieder jeder so schnell fahren, wie er konnte. 1956 starben im Straßenverkehr rund 13.000 Menschen. Der CDU Abgeordnete Oskar Rümmele warb nach englischem und österreichischem Vorbild für Tempo 50 in der Stadt, 80 auf Landstraßen und 90 auf Autobahnen. Der ADAC sah damals den Stadtverkehr zusammenbrechen.

> *„Die meisten Abgeordneten sind auch dem Teufel der Raserei verfallen.“*
> Oskar Rümmele (CDU), Bundestagsabgeordneter, zur Debatte um Tempo 50

1957 trat Tempo 50 innerorts in Kraft. 1978 folgte nach einem Großversuch der Bundesanstalt für Straßenwesen die Richtgeschwindigkeit von 130 auf Autobahnen. Beide Regeln entstanden aus Abwägung. **Sie waren kein Naturgesetz.**

Quellen zu Ziffer 3

– Wochenblatt Reporter: „Über 50 Jahre Tempo 50“, wochenblatt-reporter.de.
– Statistisches Bundesamt: Statistisches Jahrbuch 1960, Straßenverkehrsunfälle 1956 bis 1958.
– Bundesanstalt für Straßenwesen: „Tempolimit auf Autobahnen. Eine deutsche Kontroverse seit den 1970er Jahren“, trid.trb.org.

4. Warum ich trotzdem gegen eine Pauschalregel bin

Das ist meine Bewertung und keine Studie. Eine Regel von oben passt nicht auf jede Strecke. Auf einer leeren, gut ausgebauten Autobahn nachts ist ein Limit etwas anderes als an einer Baustelle oder einem Unfallschwerpunkt. **Dort gehören Limits hin, und es gibt sie schon.** Für Pendler im ländlichen Raum ist das Auto oft keine Wahl, sondern Notwendigkeit. Zeit und Kosten spielen für sie eine Rolle.

Ich kenne den Einwand des Umweltbundesamts, eine bundesweit einheitliche Regel sei beim Klimaschutz wirksamer, als den Kommunen nur das Recht zur eigenen Entscheidung zu geben. Das stimmt vermutlich. Ich halte die Entscheidung vor Ort trotzdem für besser, weil sie die Lage vor Ort kennt und Akzeptanz schafft. Das Straßenverkehrsrecht gibt den Kommunen inzwischen mehr Spielraum.

Quellen zu Ziffer 4

– Umweltbundesamt: „Tempolimit“, Stand 17.04.2026, umweltbundesamt.de.

Schlussfolgerung

Ich bin generell gegen weitere Tempolimits. Auf der Autobahn gibt es die Richtgeschwindigkeit und viele Teilbegrenzungen, und die Bundesanstalt für Straßenwesen selbst vermisst aktuelle Studien. Innerorts gelten Tempo 30 vor Schulen, Kitas und in Wohnstraßen längst. Diese Regeln bleiben, ich will sie nicht ausweiten.

Das ist keine Absage an Sicherheit und Klimaschutz. Beides gehört nach Fakten entschieden, und für weitere Pauschalregeln fehlen sie mir.

Meine Forderung

Ich fordere, keine weiteren pauschalen Tempolimits einzuführen, weder auf Autobahnen noch innerorts. Der Bund soll die Wirkung eines Tempolimits auf Autobahnen ergebnisoffen untersuchen lassen, bevor überhaupt neu entschieden wird. Auf Ortsdurchfahrten soll Tempo 50 bleiben, solange Daten zu Unfällen, Lärm, Busverkehr und Ausweichverkehr nichts anderes belegen. Ausnahmen gehören in die Hand der Kommunen vor Ort.

Ich freue mich, wenn dieser Text zum Nachdenken und zum Gespräch anregt, auch und gerade mit denen, die anderer Meinung sind.

Sprendlingen, im Oktober 2026

Manfred Scherer

© 2026 Manfred Scherer. Die Weiterverbreitung dieses Textes, auch auszugsweise, bedarf der ausdrücklichen Zustimmung des Autors.

Dieser Text erschien unter der Rubrik „Standpunkte“ auf manfred-scherer.de.
https://www.manfred-scherer.de/2026/10/05/meine-position-warum-ich-gegen-pauschale-tempolimits-bin/