

## Was ein Tempolimit alles bringen könnte

### **Rückgang von tödlichen Verkehrsunfällen und Luftverschmutzung: Stefan Bauernschuster und Christian Traxler zeigen Vorteile von Begrenzung auf**

Passau. Zu welchen positiven Effekten ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen führen könnte, das haben die beiden Ökonomen Prof. Dr. Stefan Bauernschuster von der Universität Passau und Prof. Dr. Christian Traxler von der Berliner Hertie School in einem Beitrag für die Fachzeitschrift "Perspektiven der Wirtschaftspolitik" aufgeführt.

Deutsche Autobahnen stechen im internationalen Vergleich keineswegs als besonders sicher heraus. Zudem zeigt eine breite, internationale Literatur, dass überhöhte Geschwindigkeit die mit Abstand häufigste Ursache für tödliche Unfälle sei. Ein Tempolimit würde aber nicht nur die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten reduzieren, sondern hätte darüber hinaus noch weitere Effekte, von denen Millionen Menschen profitieren würden. Das belegen Bauernschuster, Inhaber des Lehrstuhls für Public Economics an der Universität Passau, und Traxler, Professor für Ökonomie an der Berliner Hertie School, in ihrem Beitrag auf Basis bestehender wissenschaftlicher Literatur. Darüber informierte die Uni Passau gestern in einer Pressemitteilung.

Da bei hohen Geschwindigkeiten Emissionen von Schadstoffen überproportional zunehmen, könne ein Tempolimit über einen Rückgang an Luftverschmutzung der Gesundheit zuträglich sein. "Studien aus den USA kommen sogar zu dem Schluss, dass die Gesundheitseffekte eines Tempolimits durch einen Emissionsrückgang ähnlich stark sein könnten wie jene durch die erhöhte Verkehrssicherheit", sagt Prof. Bauernschuster. Das spiele aber in der derzeitigen Debatte kaum eine Rolle, kritisieren die Ökonomen.

In ihrem Beitrag zeigen sie laut Pressemitteilung anhand von kleinräumigen geographischen Raster-Daten des RWI-Essen, dass in Deutschland 14,9 Millionen Menschen im Umkreis von zwei Kilometern zum nächsten Autobahnabschnitt ohne Tempolimit wohnen. "Diese Werte weisen darauf hin, dass ein beachtlicher Teil der Bevölkerung unmittelbar von einem Emissionsrückgang profitieren könnte", schreiben die Autoren. Dass Luftverschmutzung durch den Pkw-Verkehr auch in Deutschland zu nicht unerheblichen Gesundheitsproblemen insbesondere bei Kindern und älteren Menschen führt, sei in einer Reihe von empirischen Arbeiten nachgewiesen worden.

Ein Tempolimit hätte auch einen nicht vernachlässigbaren Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Pkw-Verkehrs, die über die letzten 25 Jahre gestiegen sind: Die Ökonomen berufen sich auf Berechnungen des Umweltbundesamts, wonach bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 Stundenkilometern der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in einem Ausmaß zurückgehen würden, welches einer Reduktion des Pkw-Verkehrs in Städten um 13 Prozent entspricht.

Ein Tempolimit könne darüber hinaus Elektroautos attraktiver machen, die derzeit bei hohen Geschwindigkeiten gegenüber Verbrennern im Nachteil sind. Außerdem würden durch Rückgang der Varianz und des Mittels der Geschwindigkeiten Anreize für die Weiterentwicklung autonomen Fahrens gesetzt.

Klare Gewinner eines allgemeinen Tempolimits wäre den Ökonomen zufolge neben dem Schwerverkehr auch ein Großteil des Leichtverkehrs, und zwar jene Autofahrer, die bereits jetzt nicht schneller als 130 Stundenkilometer fahren. Denn durch den Rückgang an unfallbedingtem Staus, Sperrungen und Umfahrungen ergäben sich klare Zeitgewinne. Diese Zeitgewinne würden bis zu einem gewissen Grad auch die Zeitverluste für jene kompensieren, die wegen des Tempolimits dann mit niedrigerer Geschwindigkeit fahren würden.

Bei allen Aussagen verweisen die Forscher laut Mitteilung jedoch auch auf die dürftige Datenlage in Deutschland. So gäbe es beispielsweise keine repräsentativen, aktuellen Daten zur Geschwindigkeit auf Autobahnen. Die letzte systematische Evaluationsstudie zum Tempolimit sei vom Bundesverkehrsministerium vor mehr als 45 Jahren in Auftrag gegeben worden.


Deshalb untermauern die Ökonomen aus Passau und Berlin die Forderung des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesverkehrsministeriums nach einer "stärker evidenzbasierten Verkehrspolitik". Dies würde die oft emotional geführte Debatte um ein Tempolimit versachlichen. In dem Fachbeitrag schlagen sie ein von Beginn an wissenschaftlich begleitetes Pilotprojekt zum Tempolimit vor.[pnp/Seite 5](#)

<b>Quelle:</b>	Passauer Neue Presse vom 14.07.2021, Seite 8
<b>Ressort:</b>	Bayern
<b>Dokumentnummer:</b>	29 89471450

**Dauerhafte Adresse des Dokuments:**

[https://www.wiso-net.de/document/PNP\\_ffd342b28cd72278f00a784edeb2c411a0a6b940](https://www.wiso-net.de/document/PNP_ffd342b28cd72278f00a784edeb2c411a0a6b940)

Alle Rechte vorbehalten: (c) Neue Presse Verlags-GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH