

## Pressemitteilung

Auskunft erteilt	Katrina Jordan 0851 509-1439
Telefax	0851 509-1433
E-Mail	kommunikation @uni-passau.de
Datum	13. Juli 2021

### Ökonomen aus Passau und Berlin: Tempolimit gut für Gesundheit und Klima

**„Beachtlicher Teil der Bevölkerung würde profitieren“: Die Ökonomen Prof. Dr. Stefan Bauernschuster von der Universität Passau und Prof. Dr. Christian Traxler von der Berliner Hertie School argumentieren, dass ein Tempolimit nicht nur zu weniger Toten und Verletzten führen würde, sondern auch positive Effekte für jene hätte, die im Umkreis von Autobahnen leben.**

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 zeigen Prof. Dr. Stefan Bauernschuster, Inhaber des Lehrstuhls für Public Economics an der Universität Passau, und Prof. Dr. Christian Traxler, Professor für Ökonomie an der Berliner Hertie School, in einem Beitrag für die Fachzeitschrift „Perspektiven der Wirtschaftspolitik“ auf Basis bestehender wissenschaftlicher Literatur.

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. Dr. Stefan Bauernschuster. Das spiele aber in der derzeitigen Debatte kaum eine Rolle, kritisieren die Ökonomen.

#### 15 Millionen Menschen leben im Umkreis von Autobahnen ohne Tempolimit

In ihrem Beitrag zeigen sie 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.

### **Zeitverluste für manche, Zeitgewinne für viele**

Klare Gewinner eines allgemeinen Tempolimits wäre den Ökonomen zufolge neben dem Schwerverkehr auch ein Großteil des Leichtverkehrs, und zwar jene Autofahrerinnen und 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.

### **Forscher kritisieren ideologisch geführte Debatte**

Bei allen Aussagen verweisen die Forscher 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.

### **Über die Autoren**

Prof. Dr. Stefan Bauernschuster ist Inhaber des Lehrstuhls für Public Economics an der Universität Passau. Er ist Forschungsprofessor am ifo Institut München, Research Fellow des CESifo Netzwerks, Research Fellow des IZA Netzwerks und Mitglied des Ausschusses für Sozialpolitik beim Verein für Socialpolitik. In seiner Forschung verwendet er mikroökonomische Methoden, um politikrelevante Fragen zu beantworten, darunter auch Verkehrsthemen. [So zeigte er in einer Studie, dass](#)

[Blitzmarathons nur kurzfristig wirken.](#) In einer anderen Untersuchung befasste er sich mit den gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Streiks im öffentlichen Nahverkehr.

Prof. Dr. Christian Traxler ist Professor für Ökonomie an der Hertie School in Berlin. In seiner Forschung untersucht er mit empirischen Methoden volkswirtschaftliche und verhaltensökonomische Fragestellungen. Eine [aktuelle Arbeit](#) dokumentiert den Einfluss von Strafzetteln. Seine empirische Analyse zeigt, dass Bußgelder Temposünder nachhaltig langsamer fahren lassen. In weiteren Studien beschäftigt sich Prof. Traxler mit der Befolgung und Durchsetzung von sozialen und gesetzlichen Normen.

**Mehr Informationen:**

- Originalpublikation: <https://www.degruyter.com/document/doi/10.1515/pwp-2021-0023/html>
- Blog-Beitrag im [Digitalen Forschungsmagazin der Universität Passau](#)

**Wissenschaftliche Kontaktpersonen:**

Stefan Bauernschuster  
Universität Passau  
Lehrstuhl für Public Economics  
Innstraße 27, 94032 Passau  
E-Mail: stefan.bauernschuster@uni-passau.de

Christian Traxler  
Hertie School  
Friedrichstraße 180, 10117 Berlin  
E-Mail: traxler@hertie-school.org

**Rückfragen zur dieser Mitteilung** richten Sie bitte an das Referat für Medienarbeit der Universität Passau, Tel. 0851 509-1439.