

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Dr. Julia Verlinden, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Matthias Gastel, Johannes Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Tempolimit)

A. Problem

Der Krieg im Nahen Osten hat zu einer erheblichen Störung auf den internationalen Ölmärkten geführt, die sich in deutlich steigenden Energiepreisen und spürbaren finanziellen Belastungen für Verbraucherinnen und Verbraucher niederschlagen. Nach Einschätzung der Internationalen Energieagentur (IEA) tragen Maßnahmen zur Senkung der Ölnachfrage dazu bei, die Verbraucherpreise zu reduzieren und die knappen Brennstoffe für wesentliche Verwendungszwecke zu sichern (<https://www.iea.org/news/new-iea-report-highlights-options-to-ease-oil-price-pressures-on-consumers-in-response-to-middle-east-supply-disruptions>). Ein zentraler Ansatzpunkt ist hierbei der Straßenverkehr, der in der Europäischen Union mit knapp 60 Prozent den größten Anteil am Verbrauch von Erdöl und Mineralölzerzeugnissen aufweist (<https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/Oel-wofuer.html>). Die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen hat einen wesentlichen Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch. Mit zunehmender Geschwindigkeit erhöht sich der Kraftstoffverbrauch aufgrund des quadratisch ansteigenden Luftwiderstands stark. Eine Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit stellt daher ein unmittelbar wirksames Mittel dar, um die Nachfrage nach Kraftstoffen zu senken und so die Verbraucherpreise zu dämpfen.

Die bisherige Entwicklung des Verkehrssektors gefährdet die Einhaltung der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 des Bundes-Klimaschutzgesetzes. Die Projektionsdaten 2026 des Umweltbundesamtes (UBA) zeigen, dass die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor gegenüber dem Vorjahr wieder zugenommen haben. Bis 2030 werden danach im Verkehrssektor insgesamt 187 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente zu viel ausgestoßen. Damit ist die Ziellücke im Verkehr so groß wie in keinem anderen Sektor (https://www.umweltbundesamt.de/system/files/document/UBA%20Emissionsdaten%202025_Projektionsdaten%202026_Hintergrundpapier_2026_03_14.pdf). Hauptverursacher dieser Emissionen ist der Straßenverkehr. Die gefährdete Geschwindigkeit hat wesentlichen Einfluss auf die Menge an CO₂-Emissionen. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Energieverbrauch von Kraftfahrzeugen, und damit steigen auch die CO₂-Emissionen.

Vom Ziel eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte („Vision Zero“), ist Deutschland weit entfernt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2025 insgesamt 2.770 Menschen im Straßenverkehr getötet und 48.400 schwer verletzt (https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/02/PD26_062_46241.html). Hohe Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen vergrößern das Risiko und die Schwere von Unfällen maßgeblich.

Der Straßenverkehr ist eine wesentliche Quelle von Luftschadstoffen wie Stickstoffoxiden und Feinstaub. Auch hier besteht ein direkter Zusammenhang zur Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen: Je höher diese ist, desto mehr nehmen die Schadstoffemissionen zu (<https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/tempo>).

B. Lösung

Einführung einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h im Straßenverkehr. Diese reduziert den Kraftstoffverbrauch und dämpft damit die Preise für Verbraucherinnen und Verbraucher. Außerdem hat sie positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und reduziert die Emission von Treibhausgasen und Luftschadstoffen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h reduziert die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr jährlich insgesamt um 3,5 Millionen Tonnen (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/modellierung-der-umweltwirkung-von-tempolimit>). Auch der Ausstoß von Luftschadstoffen im Straßenverkehr sinkt bei Tempo 130 merklich (ebd.). Die Einführung einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h für Kraftfahrzeuge kann zudem die Anzahl der Verkehrstoten deutlich senken (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856425002447>).

C. Alternativen

Keine.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Tempolimit)

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Februar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 46) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 wird folgende Nummer 2a eingefügt:

„2a. die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die 130 km/h nicht überschreiten darf,“

2. In § 24 Absatz 1 wird nach der Angabe „§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a bis c oder d, Nummer 2,“ die Angabe „2a,“ eingefügt.

Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Absatz 3 Nummer 2 wird der Buchstabe c nebst den nachfolgenden beiden Sätzen durch folgenden Buchstaben c ersetzt:

„c) für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t

aa) auf Autobahnen (Zeichen 330.1), auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind, und auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) oder durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen für jede Richtung haben,

130 km/h,

bb) im Übrigen

100 km/h.“

2. In Anlage 3 wird das Zeichen zur laufenden Nummer 37 (Zeichen 393) durch folgendes Zeichen ersetzt:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Artikel 3

Evaluierungspflicht

Zur Förderung einer fundierten Entscheidung über die Beibehaltung der mit diesem Gesetz eingeführten allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung hat die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag spätestens fünf Monate nach dem Inkrafttreten gemäß Artikel 4 einen Evaluierungsbericht vorzulegen, in dem die Auswirkungen dieses Gesetzes auf den Kraftstoffverbrauch, auf das Verbraucherpreisniveau, auf die Emission von CO₂ und Luftschadstoffen sowie auf die Anzahl der verkehrsbedingten Toten und Schwerverletzten darzustellen sind.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt drei Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Berlin, den 14. April 2026

Katharina Dröge, Britta Habelmann und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Einführung einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h im Straßenverkehr ist erforderlich, um den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren und die Verbraucherpreise zu senken, die Erreichung der deutschen Klimaschutzziele zu fördern, die Luftreinhaltung zu verbessern und die Sicherheit im Straßenverkehr zu stärken.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Das Straßenverkehrsgesetz wird um die Vorgabe einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h ergänzt. Zugleich wird die Straßenverkehrs-Ordnung an diese Gesetzesänderung angepasst.

III. Alternativen

Keine. Andere gesetzgeberische Maßnahmen, die die Ziele Absenkung der Verbraucherpreise, Klimaschutz, Luftreinhaltung und Verkehrssicherheit gleichermaßen befördern, gleich schnell Wirkung entfalten und dabei keinen nennenswerten Kosten verursachen, sind nicht ersichtlich.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 und 24 GG.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

In § 6 wird die Verordnungsermächtigung zur Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in einer eigenen Nummer gesondert geregelt und dahingehend begrenzt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit in keinem Fall mehr als 130 km/h betragen darf. Die Änderung in § 24 ist eine Folgeänderung zur Änderung in § 6.

Zu Artikel 2

Die aus der Gesetzesänderung nach Artikel 1 folgende Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung wird gesetzlich mitgeregelt. Hierdurch kann die Gesetzesänderung schnellstmöglich Wirkung entfalten.