

Medienmappe

Zum virtuellen Mediengespräch:

Weniger km/h, weniger Tote **Was ein 80km/h-Limit auf Landstraßen bewirken würde**

18. Juni 2026

Jahr für Jahr sterben in Österreich und Deutschland zusammen über 3.000 Menschen einen sinnlosen Tod bei Unfällen im Straßenverkehr. Was deren Anzahl betrifft, haben sowohl die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 (minus 50% Verkehrstote im Jahr 2030 gegenüber vorher) als auch das deutsche Verkehrssicherheitsprogramm 2021–2030 (minus 40%) ambitionierte Ziele. Längst absehbar ist jedoch, dass diese Ziele nicht erreicht werden. Um wenigstens in ihre Nähe zu kommen, würde es starke Maßnahmen brauchen, die dort ansetzen, wo besonders viele Verkehrstote vermeidbar wären. Dies sind eindeutig die Landstraßen mit einem Anteil von in beiden Ländern rund 60% an allen Getöteten im Straßenverkehr. Gleichzeitig sind Österreich und Deutschland die letzten Länder in der EU mit einem generellen Tempolimit von 100 km/h auf ebendiesen Straßen. Da wissenschaftlich bestens abgesichert ist, dass bereits geringe Änderungen der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten überproportional auf die Schwere von Unfallfolgen wirken, ist es naheliegend, dieses hohe Tempolimit zu hinterfragen.

Im Mediengespräch von *Diskurs. Das Wissenschaftsnetz* beleuchten Uwe Plank-Wiedenbeck und Wolfgang J. Berger die zu erwartenden Wirkungen und Potenziale eines generellen Tempolimits von 80 km/h auf Landstraßen.

Inputs:

Wolfgang J. Berger (BOKU Wien): Generelles Tempolimit 80 km/h auf Österreichs Landstraßen: Was tät's bewirken?

Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck (Bauhaus-Universität Weimar): Tempo 80 auf Landstraßen – Potentiale für Deutschland, Unfallzahlen in Deutschland

Moderation: Dr. Alexander Behr (Diskurs. Das Wissenschaftsnetz)

Eine Veranstaltung von [Diskurs. Das Wissenschaftsnetz](#)

Wolfgang J. Berger

Generelles Tempolimit 80 km/h auf Österreichs Landstraßen: Was tät's bewirken?

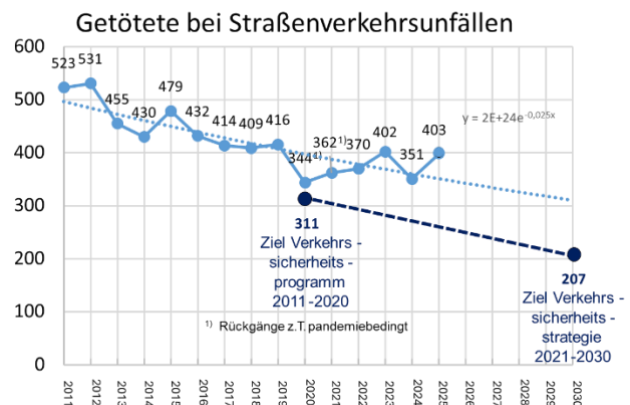
Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (BMK 2021):

Ziele bis 2030:

→ 50% weniger Verkehrstote als im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019, das heißt nicht mehr als 207 im Jahr 2030 (S. 10)

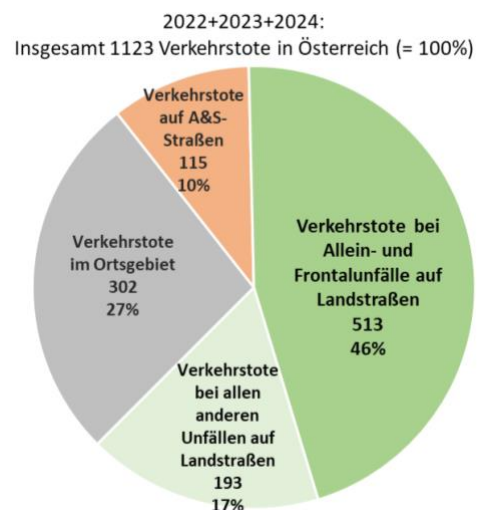
→ Tempolimits sollen stets im Einklang mit den Anlageverhältnissen der jeweiligen Straßen stehen. Tempo 100 soll nur auf entsprechend ausgebauten Freilandstrecken (abseits der Autobahnen und Schnellstraßen) gelten (S. 35)

- **Die Verkehrssicherheitsziele werden nicht erreicht:** Bereits das Ziel für 2020 (BMVIT 2016) wurde, trotz eines pandemiebedingt kurzfristig starken Rückgangs der Verkehrstotenzahl, nicht erreicht. Das Ziel für 2030 (BMK 2021) ist unerreichbar, falls nicht mit aller Konsequenz durchgreifende Maßnahmen gesetzt werden.

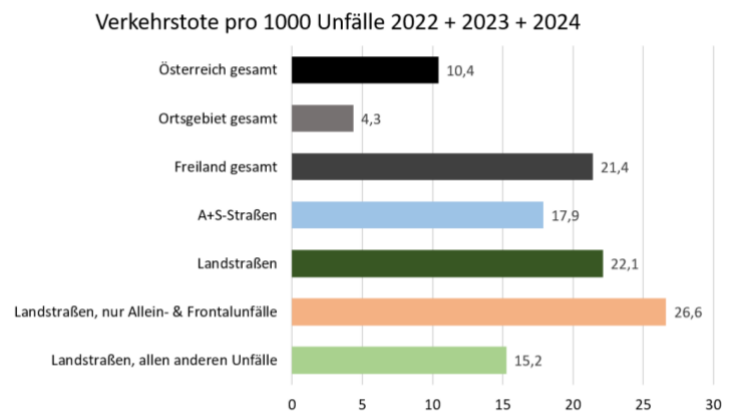


- **Das Unfallrisiko auf Landstraßen ist besonders hoch, wenn sie nicht für 100 km/h ausgebaut sind:** Rund 85% der österreichischen Landesfläche sind bergig oder hügelig. Ein großer Teil der Landstraßen ist dementsprechend kurvenreich und/oder schmal und/oder stark kupiert. Auf solchen Straßen ist das individuelle Unfallrisiko besonders hoch (vgl. div. Quellen in Berger 2015); sie sind für 100 km/h nicht geeignet. Fehleinschätzungen oder nur kleine Fahrfehler können zum Abkommen von der Fahrbahn führen oder direkt in den Gegenverkehr. Das generelle Limit von 80 km/h wäre eine große Hilfe für Lenker:innen, die Geschwindigkeit besser den Gegebenheiten anzupassen.

- **Unfälle mit hoher Geschwindigkeit auf Landstraßen verursachen fast die Hälfte aller Verkehrstoten in Österreich:** Knapp 2/3 der Todesopfer bei Verkehrsunfällen sind auf Landstraßen zu verzeichnen. In den Jahren 2022 bis 2024 waren es 63% (706 von 1123). Davon starben fast 3/4 (73%) bei Allein- oder Frontalunfällen (Datenquelle: Statistik Austria 2023, 2024, 2025), also Unfällen mit Todesfolge, die sehr wahrscheinlich mit hohen Geschwindigkeiten erfolgten.



- **Unfälle auf Landstraßen sind die schwersten:** Gemessen an der Anzahl der Verkehrstoten pro 1000 Unfälle haben die Unfälle auf Landstraßen die schwersten Folgen. Sie enden über 5-mal schwerer als auf Straßen im Ortsgebiet und immer noch um ein Viertel schwerer als auf Autobahnen und Schnellstraßen. Die Allein- oder Frontalunfälle auf Landstraßen enden sogar fast um die Hälfte schwerer als auf Autobahnen und Schnellstraßen (Datenquelle: Statistik Austria 2022, 2023, 2024, 2025).



- **Etwa 50 Getötete weniger pro Jahr wären zu erwarten:** Das Tempolimit hat einen großen Einfluss auf die gewählte Fahrgeschwindigkeit (Berger, Raser, Stark 2010). Eine Limitreduktion von generell 100 auf 80 km/h würde die mittlere Geschwindigkeit auf Landstraßen um bis zu 10% senken (BMK 2024). Gemäß dem weltweit anerkannte Power Model von Nilsson (Elvik 2009) lassen bereits minus 5% eine Reduktion der tödlich Verunglückten um über 20% erwarten. Eine ältere Studie (Berger 2007) errechnete 50 Getötete pro Jahr weniger, eine aktuellere sogar ein Minus von über 80 (Berger et al. 2022), wobei hier zusätzlich von einer intensiveren Überwachung ausgegangen wurde. Gemäß Erkenntnissen der Verkehrspsychologie wäre zudem ein „Generalisierungseffekt“ zu erwarten, so dass auch die Geschwindigkeiten beim Einfahren in Ortsgebiete sinken, was also sogar innerorts die Verkehrssicherheit steigern würde (Risser 2015).
- **Auch praktische Erfahrungen sprechen eine klare Sprache:** Mit der Wiedereinführung von Tempo 100 nach drei Jahren (1991-1993) Tempolimit 80 in **Tirol** nahm die Zahl der Verkehrstoten auf Landstraßen in Tirol um 30% zu, während sie auf Landstraßen im Rest Österreichs um 11% zurückging (Berger, Risser 2011). Die Einführung von Tempo 80 statt Tempo 100 in der **Schweiz** (ab 1985 provisorisch, seit 1990 definitiv) brachte einen Rückgang der Getötetenzahlen um 17% (Allenbach 2015). Die 10 km/h-Limitreduktion in **Frankreich** (2018 von 90 auf 80 km/h) resultierte in 7% weniger Verkehrstoten (French Road Safety Observatory 2020).
Nicht umsonst haben alle Länder in der EU Tempolimits von 90, 80 oder gar nur 70 km/h, nur **Österreich und Deutschland sind die einzigen (letzten) Länder in der EU mit einem generellen Tempolimit von 100 km/h auf Landstraßen.**
- **Die wichtigen Landstraßen wären nicht betroffen:** Die wichtigen Hauptstraßen im Freiland sind i.d.R. gut ausgebaut bzw. erfüllen die Kriterien für die Beibehaltung des Limits von 100 km/h (FSV 2010). Ihre hohe Straßenhierarchie wäre zudem für die Benutzer:innen "selbsterklärend" erkennbar.
- **Länger andauernder Widerstand ist nicht zu erwarten:** Nach anfänglicher Aufregung darf sehr bald eine Gewöhnung an die Situation erwartet werden – wie z.B. nach der Einführung von Tempo 80/120 in der Schweiz, wo nach anfänglicher Skepsis die Akzeptanz von 59% (2 Jahre nach probeweiser Einführung) auf konstant zwischen 80% und 90% stieg (Friedli 2007; Allenbach 2015). Ähnlich in Frankreich: Waren anfangs nur 30% für Tempo 80 statt 90 km/h, waren es 2 Jahre nach Einführung bereits fast die Hälfte (French Road Safety Observatory 2020). Auch die Limitmogenisierung 50-80-100 auf Landstraßen in Salzburg weist klar darauf hin, dass Tempo 80 auf Landstraßen keineswegs ein „Aufreger“ für die Autofahrer:innen ist (Berger, Raser, Stark 2010).

Insofern wäre eine anfangs auf z.B. **drei Jahre befristete Einführung von Tempo 80 auf Landstraßen** mit guter begleitender Kommunikation der beste Weg, um sich schließlich die breite Akzeptanz der Bevölkerung zu sichern.

- **Die Umwelt würde auf vielfache Weise profitieren:** Eine Reduktion von Treibstoffverbrauch, Feinstaub, CO₂, Schadstoffemissionen, Lärm (vgl. Lichtblau 2016; Thudium 2015; Friedli 2007; Berger et al. 2024) wären zu erwarten. Ebenso würden punktuelle Störungen und Umweltbelastung durch verunfallte Fahrzeuge weniger werden und auch Tierverluste würden zurückgehen.
- **Das Einsparungspotenzial an Kosten ist enorm:** Eine bei einem Verkehrsunfall getötete Person schlägt sich volkswirtschaftlich mit 1,8 Mio. € zu Buche (Stand 2021), berücksichtigt man auch das „menschliche Leid“ sind es sogar 4,8 Mio. € pro Person (Sedlacek et al. 2022). Allein die Reduktion von Unfallfolgen durch Tempo 80 – weniger getötete, schwer und leicht verletzte Personen sowie Sachschäden – würde bald mehrere 100 Mio. € volkswirtschaftliche Ersparnis bringen. Neben den reduzierten Umweltfolgekosten kämen, wegen der besserer möglichen Geländeanpassung mit 80 km/h- anstatt 100 km/h-Limit, beträchtliche Einsparungen bei Neu- und Umtrassierungen von Landstraßen hinzu (Berger 2007). Dem gegenüber stünden vergleichsweise marginale Kosten für Verkehrszeichen 100 km/h auf den nicht betroffenen gut ausgebauten Hauptstraßen.
- **Die Zeitverluste für betroffene Lenker:innen wären gering:** Der einzige nennenswerte Nachteil sind Zeitverluste. Diese variieren je nach Abschnittslänge und Beschleunigungsverhalten stark (Berger 2015) und können mit durchschnittlich ca. 5 s (KfV 2025) bis 7 s (Berger 2007) pro Kilometer angenommen werden. Sie treten aber nur für Lenker:innen auf, die schneller als 80 km/h fahren wollen, die nicht von anderen Fahrzeugen behindert werden – meist also nur bei sehr geringen Verkehrsbelastungen – und nur auf jenen betroffenen Strecken, wo derzeit schneller als 80 km/h gefahren werden darf (und kann). Insgesamt ergäbe sich ein subjektiv kaum wahrnehmbarer zusätzlicher Zeitbedarf pro Fahrt.

Resümee: Ein generelles **Tempolimit 80 km/h** auf Landstraßen (mit Anhebung auf 100 km/h nur auf dafür geeigneten Straßen) wäre **die effektivste UND effizienteste Maßnahme zur Hebung der Verkehrssicherheit in Österreich**. Nebenbei wäre es ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Diese Vorteile würden die geringen Zeitverluste beim Fahren auf Landstraßen bei weitem überwiegen.

Quellen:

Allenbach R. (2015): Tempo 80 auf Landstraßen in der Schweiz – Verkehrssicherheitsperspektive. Vortrag bei Fachkonferenz: Strategien für sicheren und umweltfreundlichen Verkehr: Temporeduktion auf Landstraßen? (19.11.2015), Wien.

Berger W. J. (2007): Abschätzung der Auswirkungen einer Einführung von Tempolimit 80 km/h auf Landstraßen in Österreich. Straßenverkehrstechnik 8.2007 (S. 409-416).

Berger W. J. (2015): Wo ist die Anhebung von Tempo 80 auf Tempo 100 vertretbar? Vortrag bei Fachkonferenz: Strategien für sicheren und umweltfreundlichen Verkehr: Temporeduktion auf Landstraßen? 19.11.2015, Wien.

Berger W. J., Raser E., Stark J. (2010): Ist die Homogenisierung von Tempolimits auf Landstraßen ein Beitrag zur Leichtigkeit des Verkehrs? FSV Schriftenreihe 006 (S. 18-22), Wien.

Berger W. J., Risser R. (2011): Argumentarium pro und contra Tempolimit 80/100 km/h auf Österreichs Landstraßen. Tempo 80 km/h auf Landstraßen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2/2011 (S. 74-82).

Berger W. J., Kräutler Ch., Sammer G., Schopf J. M., Schützhofer B., Snizek S. (2022): Ein neuer Ansatz für höchstzulässige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr in Österreich aus synergetischer, nachhaltiger Sicht; KUSG: Klima-Umwelt-Sicherheit-Geschwindigkeit. FSV Schriftenreihe 025 (60 S.), Wien.

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2024): Aktionsplan Geschwindigkeit. Wien.

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2021): Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030.

BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2016): Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020. 2. Auflage, Wien.

Elvik R. (2009): The Power Model of the relationship between speed and road safety - Update and new analyses. TOI report 1034, Oslo.

Friedli P. (2007): Politische Aspekte bei der Einführung von Tempo 80 in der Schweiz. FSV Schriftenreihe 002 (S. 43-46), Wien.

French Road Safety Observatory (2020): Final evaluation of 80 km/h speed limit on single carriageway roads outside built-up areas. Final Report.

FSV – Arbeitsausschuss "Linienführung und Querschnittsgestaltung" (2010): Beitrag zur Abschätzung des Straßennetzes für die Anhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h auf zweistreifigen Freilandstraßen bei einem generellen Limit von 80 km/h. FSV Schriftenreihe 006 (S. 14-17), Wien.

KfV – Kuratorium für Verkehrssicherheit (2025): Verkehrssicherheitsreport – Sicherheitsniveau und Trends Im Straßenverkehr Österreich 2025. Wien.

Lichtblau G. (2016/Nov.): Tempolimits? Ja bitte! Wiener Zeitung, Gastkommentar.

Risser A. (2015): Freiland Tempo 80. AR fact, 09/09/2015.

Sedlacek N., Steinacher I., Neustifter R., Donaubauer M. (2023): Unfallkostenrechnung Straße 2022. Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Band 089, Wien.

Statistik Austria (2023, 2024, 2025): Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Jahresergebnisse 2022, 2023, 2024. Wien.

Thudium J. (2015): Einige Erkenntnisse zu Umweltaspekten von Tempo 80-Strecken in der Schweiz. Vortrag bei Fachkonferenz: Strategien für sicheren und umweltfreundlichen Verkehr: Temporeduktion auf Landstraßen? (19.11.2015), Wien.

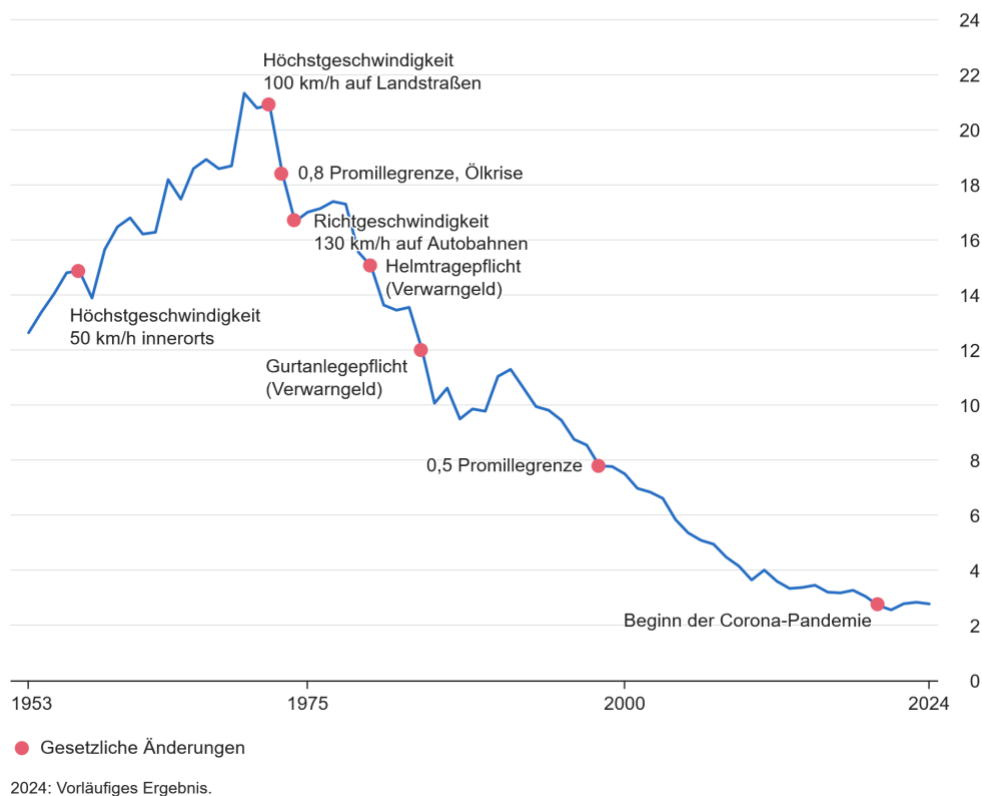
Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck

Tempo 80 auf Landstraßen – Potentiale für Deutschland, Unfallzahlen in Deutschland

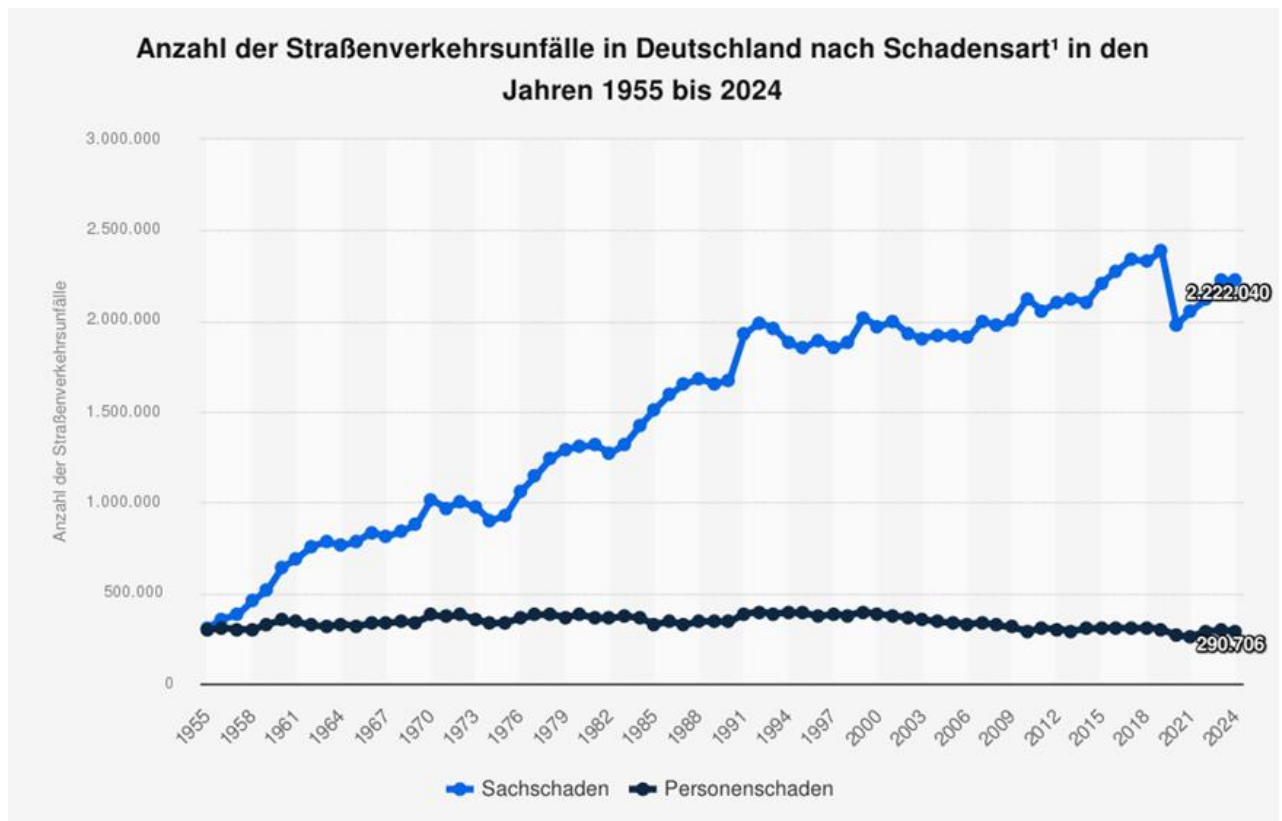
Verkehrssicherheit heißt, dass alle Personen am Straßenverkehr teilnehmen können, ohne einen Schaden davonzutragen. Vor diesem Hintergrund haben Maßnahmen zur Vermeidung von Straßenverkehrsunfällen seit Jahrzehnten in Deutschland, wie in ganz Europa, eine hohe Priorität. In den letzten Jahrzehnten konnten die Getötetenzahlen insgesamt deutlich gesenkt werden – durch Maßnahmen im Straßenverkehr, verbesserte Fahrzeugtechnik sowie Fortschritte im Rettungswesen und der Notfallmedizin.

Bei Straßenverkehrsunfällen Getötete nach Jahren

in Tausend



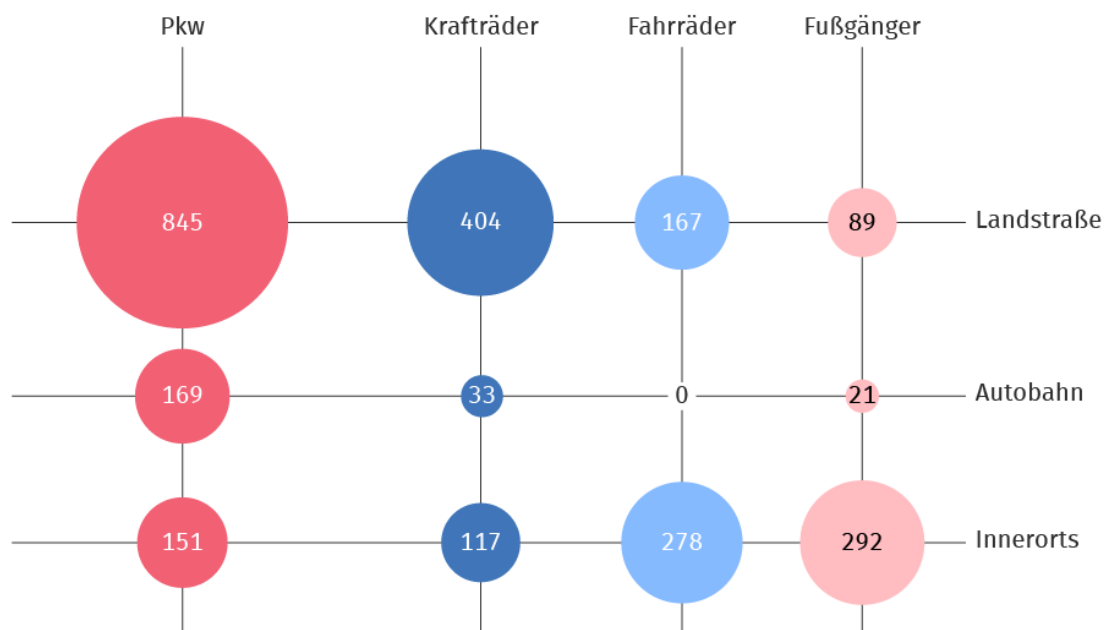
Die langfristige Entwicklung (1955–2024) zeigt einen starken Rückgang der Verkehrstoten, auch wenn die Anzahl der Unfälle insgesamt schwankt.



Landstraßen sind in Deutschland trotz geringerer Verkehrsanteile als auf Autobahnen besonders unfallträchtig. Auch ein erheblicher Teil der Verkehrstoten entfällt auf außerörtliche Straßen ohne Autobahnen, daraus leitet sich hier ein besonderer Handlungsbedarf ab.

Im Straßenverkehr Getötete 2024

nach ausgewählter Verkehrsbeteiligungsart und Ortslagen



Mehr als 80% der Unfälle gehen auf Fehlverhalten von Fahrenden zurück (z. B. unangepasste Geschwindigkeit, Fehleinschätzungen, Unaufmerksamkeit). Auf Landstraßen wirken diese Fehler besonders gravierend, da höhere Fahrgeschwindigkeiten, Querschnittsengpässe, ungeschützte Hindernisse im Seitenraum sowie Knotenpunkte mit Mischverkehr häufig sind. Dadurch sinkt der Sicherheitsspielraum: Treten mehrere Risikofaktoren gleichzeitig auf, kann bereits eine kleine Unachtsamkeit zu schweren Unfallfolgen führen.

Vision Zero

Vision Zero beschreibt den Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit: Ziel sind keine Verkehrstoten und Schwerverletzten. Sie basiert auf zwei Grundprinzipien:

- Verkehrssicherheit als gesamtgesellschaftliche Aufgabe: Menschliche Fehler sind unvermeidbar, deshalb darf Verantwortung nicht allein bei den Unfallbeteiligten liegen.
- Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers als Maßstab: Selbst im schlimmsten Fall dürfen Unfallfolgen nicht tödlich sein.

Daraus folgt, dass Fahrzeuge, Infrastruktur und Rechtsrahmen so gestaltet werden müssen, dass Fehler nicht zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) erklärt die Verkehrssicherheit und Vision Zero zum obersten Ziel verkehrlicher Maßnahmen. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2021–2030 der Bundesregierung verankert Vision Zero als Langfristziel und strebt bis 2030 eine Reduktion der Verkehrstoten um 40% an. Diese wichtigen, aber ambitionierten Ziele lassen sich nicht durch Einzelmaßnahmen erreichen. International hat sich eine Strategie zur Verkehrssicherheitsarbeit als erfolgreich erwiesen, die ein Zusammenwirken von drei unterschiedlichen Wirkungsbereichen umfasst:¹

- Engineering (Technik): Planerische und technische Maßnahmen – z. B. Querschnittsoptimierung, konsistente Linienführung, Entschärfung von Knotenpunkten, Seitenraumsicherung, Geschwindigkeitsmanagement, passive Schutzeinrichtungen, Fahrbahnsanierung und Markierung/Beleuchtung.
- Enforcement (Aufsicht): Rechtsrahmen, Kontrolle und Überwachung – u. a. Geschwindigkeits- und Überholkontrollen, Durchsetzung von Gurt-/Helmpflicht, Alkohol- und Drogenkontrollen.
- Education (Einsicht): Ausbildung und Kommunikation – Fahrertraining, Sensibilisierung für Landstraßenrisiken (z. B. Geschwindigkeit, Ablenkung), Zielgruppenprogramme (junge Fahrende, Motorradfahrende).

Auf Landstraßen sind geringe Fehlerreserven mit hohen Geschwindigkeiten gekoppelt. Vision Zero verlangt daher eine Infrastruktur, die menschliche Fehler antizipiert und schwere Folgen verhindert. Derzeit ergeben sich folgende Schwerpunkte, um Unfallhäufungsstellen und Unfallschwerpunkte zu entschärfen:

- Knotenpunkte: Einrichtung von Kreisverkehren, gesicherte Linksabbieger, Freihalten von Sichtdreiecken, konfliktfreie Führung für Rad- und Fußverkehr.
- Seitenräume: Hindernisfreiheit, Anprallschutz, Ausrundungen, 2+1-Abschnitte, konsistente Straßenraumbreiten, Leit- und Markierungssysteme.

¹ Drei „E“ der Verkehrssicherheitsarbeit

- Motorräder: Griffigkeit, Kurvenmarkierung, motorradfreundliche Schutzplanken.
- Rettungskette: Adressierbare Kilometerierung, schnelle Erreichbarkeit, Notfallkommunikation zur Reduktion der Unfallfolgen.

Neben dieser Verbesserung der Infrastruktur (Engineering) ist eine möglichst flächendeckende Reduzierung der realen Geschwindigkeiten notwendig, um die Ziele der Vision Zero auf Landstraßen zu erreichen. Die kontinuierliche Weiterentwicklung von Fahrzeugen (Assistenzsysteme) und des Rettungswesens unterstützt die Zielerreichung.

Tempo 80 auf Landstraßen

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat die Ergebnisse eines Symposiums „Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz“ publiziert, in dem sich Expertinnen und Experten der Verkehrssicherheit intensiv über die Frage einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgetauscht haben.

Die Diskussion zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen kam zu dem Fazit, dass eine Neuregelung erforderlich ist, die sowohl die Verkehrssicherheit deutlich verbessert als auch praktikabel und nachvollziehbar für Verkehrsteilnehmende umzusetzen ist. Als generelle Regelgeschwindigkeit wurde für den überwiegenden Teil des außerörtlichen Landstraßennetzes eine Absenkung auf 80 km/h vorgeschlagen. Diese Empfehlung stützt sich auf die Erkenntnis, dass ein sehr großer Anteil der Getöteten im Straßenverkehr auf Landstraßen zu beklagen ist und dass der Zusammenhang zwischen nicht angepasster beziehungsweise zu hoher Geschwindigkeit und schweren Unfallfolgen wissenschaftlich gut belegt ist. Eine geringere Regelgeschwindigkeit reduziert sowohl die Wahrscheinlichkeit von Unfällen als auch die Schwere der Unfallfolgen substantiell, beispielsweise bei Ausweich- oder Überholsituationen sowie bei Kollisionen mit festen Fahrbahnrandobjekten.

Gleichzeitig soll die Regel nicht starr sein:

- Für gut ausgebaute Landstraßen, die den höheren Entwurfsklassen (EKL 1 und 2) entsprechen und baulich oder verkehrstechnisch Mitteltrennung bzw. gesichertes Überholen ermöglichen, soll es möglich sein, höhere zulässige Geschwindigkeiten anzuordnen – etwa 100 km/h oder die bisherige Beschilderung beizubehalten.
- Für schmalere Bestandsstrecken ohne Mittelmarkierung (typischerweise EKL 4), deren Querschnitt und Linienführung nicht den aktuellen technischen Regelwerken entsprechen, wird eine differenzierte Absenkung auf 70 km/h vorgeschlagen.

Diese Differenzierung orientiert sich an der Einheit von Bau und Betrieb:

Ausbaustandard und sichtbare Fahrbahnkennzeichen (insbesondere das Vorhandensein oder Fehlen einer Mittelmarkierung) sollen unmittelbar vermitteln, welche Regelgeschwindigkeit gilt.

Zur Umsetzung bedarf es einer gesetzlichen Verankerung durch Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO). Begleitend wäre eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit notwendig, die die Ziele - Vermeidung von Todes- und Schwerverletzten - emotional und nachvollziehbar kommuniziert, ähnlich wirksamer Kampagnen in der Vergangenheit (z. B. Gurtpflicht). Die Akzeptanz wird auch dadurch erhöht, dass die Regel leicht erkennbar ist. Vorgeschlagen wird daher die Nutzung der

Straßenmarkierung als dauerhaftes, für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbares Signal (z. B. Mittelmarkierung = maximal 80 km/h; fehlende Mittelmarkierung = 70 km/h). Darüber hinaus sind regelmäßige staatliche Kontrollen (Enforcement) sowie die Förderung sozialer Kontrolle als ergänzende Maßnahmen wichtig, um die Einhaltung sicherzustellen.

Die Expertinnen und Experten sind sich einig, dass weitere groß angelegte Wirksamkeitsstudien für die Standard-Landstraßentypen nicht zwingend erforderlich sind, weil die Datenlage bereits eine belastbare Wirkungskette zwischen geringeren Geschwindigkeiten und reduzierter Unfallhäufigkeit und -schwere zeigt. Vielmehr sollten die gewonnenen Erkenntnisse rasch in praktische Politik und Verwaltung übersetzt werden.

Insgesamt sehen die Teilnehmenden in der vorgeschlagenen abgestuften Regelung (80 km/h mit Möglichkeit zur höheren Zulassung an geeigneten Abschnitten, 70 km/h auf schmaleren Bestandsstrecken) ein geeignetes, verhältnismäßiges Instrument, um das Vision-Zero-Ziel auf Landstraßen deutlich voranzubringen, ohne unnötige Eingriffe in geeignete, verkehrstechnisch sichere Streckenabschnitte vorzunehmen.

Kompetenzfelder:

- Fachlich: Nachhaltige Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement, Verkehrsmodellierung und Simulation, Digitalisierung und intelligente Verkehrssysteme, empirische Mobilitätsforschung
- Generell: Leitung interdisziplinärer Forschungsprojekte, Kooperation mit Kommunen, Verkehrsunternehmen und Industrie, Drittmittelakquisition, Wissenstransfer in Praxis und Politikberatung
- Weiterbildung: Studiengangleitung Sicherheitsaudit von Straßen
- Forschungsgebiete: Verkehrssicherheit, Mobilität, Digitalisierung

Sonstiges:

- Mitglied des Arbeitsausschusses 2.7 Sicherheitsaudit von Straßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Wissenschaftliche Leitung des Symposiums für Verkehrssicherheit Weimar (seit 2015)

Quellen und weiterführende Literatur:

- Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BAST). 2019. Wahrnehmungspsychologische Aspekte (Human Factors) und deren Einfluss auf die Gestaltung von Landstraßen. Verkehrstechnik Heft V317. Bergisch Gladbach.
- Bundesministerium für Verkehr (BMV). 2025. Verkehrssicherheitsprogramm 2021-2030. URL: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.html>, Stand: 11.12.2025.
- DEKRA. 2024. Infrastruktur und Bildung: Schlüssel zur Verkehrssicherheit. URL: <https://www.dekra-roadsafety.com/de/infrastruktur-und-bildung-schluesel-zur-verkehrssicherheit/>, Stand: 11.12.2025.
- Destatis. 2025. Gesellschaft und Umwelt: Verkehrsunfälle. URL: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html; Stand: 10.12.2025.
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR). 2012. Vision Zero: Grundlagen & Strategien. Bonn.
- Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen (FGSV). 2023.
[Tagungsband - Angemessene-Geschwindigkeiten-im-Strassennetz_Stand2022_08_12.pdf](#)

- Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen (FGSV). 2017. Wahrnehmungspsychologische Aspekte (Human Factors) von Kraftfahrern und deren Einfluss auf die Gestaltung von Landstraßen. FA 2.366.
- Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ). 2017. Tödliche Autounfälle: Ein Mensch stirbt, 113 sind betroffen. URL: <https://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/ungluecke/autounfaelle-ein-mensch-stirbt-113-sind-betroffen-15046403.html>, Stand: 11.12.2025.
- Statista. 2025. Anzahl der Straßenverkehrsunfälle in Deutschland nach Schadensart in den Jahren 1955 bis 2024. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/3396/umfrage/anzahl-der-strassenverkehrsunfaelle-mit-personenschaden/>, Stand: 10.12.2025.
- Verkehrsclub Deutschland (VCD). 2009. VCD Masterplan (Kurzfassung): Vision Zero. Berlin.

Über die Experten

Wolfgang J. Berger ist stv. Leiter des Instituts für Verkehrswesen an der BOKU University in Wien, wo er seit 35 Jahren in Lehre und Forschung tätig ist. In der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV) leitet er die Arbeitsgruppe Planung und Verkehrssicherheit. Seine fachlichen Schwerpunkte sind Verkehrssicherheit sowie Straßenentwurf und -gestaltung.

Mail: w.j.berger@boku.ac.at

Tel: +43 1 47654-85616

Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck

Leiter der Professur Verkehrssystemplanung

Bauhaus-Universität Weimar

Mail: uwe.plank-wiedenbeck@uni-weimar.de

Tel.: +49(0)3643/58 4472

Kontakt für Rückfragen

Dr. Alexander Behr

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz

T: +43 650 343 83 78

E: behr@diskurs-wissenschaftsnetz.at

Über Diskurs

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz ist eine Initiative zum Transfer von wissenschaftlicher Evidenz engagierter Wissenschaftler*innen in die Öffentlichkeit. Wir setzen uns dafür ein, dass wissenschaftliche Erkenntnisse entsprechend ihrer Bedeutung im öffentlichen Diskurs und in politischen Entscheidungen zum Tragen kommen. Mehr Informationen finden Sie auf unserer Website <https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>

Sie möchten über unsere zukünftigen Mediengespräche und Pressemitteilungen informiert werden? Dann melden Sie sich doch bei unserem Presseverteiler an:
<https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/presseverteiler/>