

Warum, wieso: mag je zo hard rijden op de Autobahn?

Wat je altijd over Duitsland wilde weten maar nooit durfde te vragen

[Achtergrond](#) - 19 januari 2021 - Auteur: Jesse Oude Egberink

Duitsland is het enige land in Europa met wegen zonder snelheidslimiet. Op grote delen van de Duitse Autobahn geldt alleen een adviessnelheid. Volgens de *Süddeutsche Zeitung* voegt Duitsland zich daarmee in een illuster rijtje met landen als Afghanistan, Noord-Korea en Somalië. Landen waar de wegen vaak zo slecht zijn dat er überhaupt nauwelijks hoge snelheden kunnen worden gehaald. Dat is in Duitsland wel anders.

Op ongeveer 70 procent van het Duitse snelwegennet geldt volgens het Duitse statistiekbureau geen permanente snelheidslimiet. Dat heeft vooral te maken met de sterke Duitse autolobby. Zowel de ADAC (de Duitse ANWB) als de VDA (Verband der Automobilindustrie) heeft zich jarenlang verzet tegen de invoering van een snelheidslimiet.

Als belangrijkste argument tegen een snelheidslimiet [wijst de ADAC](#) op het relatief lage aantal verkeersdoden op de Duitse snelwegen. Eenderde van de gereden kilometers vindt op de Autobahn plaats, terwijl daar maar 12 procent van het totaal aantal verkeersdoden valt. Het zijn vooral de *Landstraßen* waar de dodelijke ongelukken gebeuren. 60 procent van alle verkeersdoden valt op deze N-wegen, terwijl die slechts 40 procent van de gereden kilometers voor hun rekening nemen. Bovendien is er volgens de ADAC geen samenhang tussen een snelheidslimiet en meer veiligheid op de snelwegen. Ze wijzen daarbij naar landen als Frankrijk en de VS, die wel een snelheidslimiet, maar geen veiligere snelwegen hebben.



Waarom betalen Duitsers nog vaak met

contant geld? Waarom mag je op de Duitse Autobahn zo hard rijden? In de serie 'Warum, wieso?' zoeken we antwoorden op vragen over Duitse eigenaardigheden.

Lange tijd is ook het grootste deel van de Duitse bevolking tegen de invoering van een snelheidslimiet geweest. Tegenstanders stellen dat een Autobahn zonder snelheidslimiet onderdeel is van de Duitse identiteit, en staat voor vrijheid. Ook zou een snelheidslimiet het 'merk' autoland Duitsland schaden. De mythe van de Duitse auto's zou sterk zijn verbonden aan een limietloze Autobahn. Uit [onderzoek](#) blijkt dat 58 procent van de auto's op de Duitse snelwegen harder rijdt dan 120 kilometer per uur, 8 procent rijdt met een snelheid van meer dan 160 kilometer per uur.

Kentering

In oktober 2019 dienden de Groenen een wetsvoorstel in om op alle snelwegen in Duitsland een snelheidslimiet van 130 kilometer per uur in te voeren. Het voorstel werd weggestemd, maar blies de discussie over een snelheidslimiet wel nieuw leven in. Volgens de Groenen zou het instellen van een *Tempolimit* niet alleen leiden tot minder verkeersongevallen, maar zou het een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Het Umweltbundesamt bracht in februari 2020 een studie uit waaruit bleek dat een snelheidslimiet van 130 kilometer per uur een CO₂-besparing van 2,2 miljoen ton per jaar oplevert.

Zowel de Groenen, de SPD als Die Linke zijn voor de invoering van een snelheidslimiet, en ondertussen begint ook de publieke opinie in Duitsland te kenteren. [Uit een onderzoek](#) dat onderzoeksinstituut infratest dimap uitvoerde voor SWR, blijkt dat 59 procent van de Duitsers inmiddels achter een snelheidslimiet staat. Een *Tempolimit* heeft positieve effecten op het milieu, en maakt de wegen veiliger, zo klinken de argumenten. Ook de Duitse politievakbond GdP en de Deutsche Verkehrssicherheitsrat - waar ook de ADAC en de VDA onderdeel van uitmaken - zijn voor een maximumsnelheid van 130 km/u. De

voorzitter van de Verkehrssicherheitsrat [noemt](#) het "wetenschappelijk onomstreden" dat een snelheidslimiet tot minder zwaargewonden en doden leidt.

Dat er in de huidige regeringsperiode geen ruimte is geweest voor een snelheidslimiet, heeft te maken met het feit dat het ministerie van Verkeer wordt gedomineerd door de CSU. De Beierse zusterpartij van de CDU wil niets weten van een snelheidslimiet en de Duitse minister van Verkeer Andreas Scheuer is er [uitgesproken](#) op tegen.

Partijleider van de Groenen Robert Habeck heeft [onlangs gezegd](#) dat het invoeren van een *Tempolimit* zijn eerste en belangrijkste doel is, mocht zijn partij in de regering komen (de Groenen staan momenteel tweede in de meeste peilingen). Zeker is dat de discussie over de invoering van een snelheidslimiet in aanloop naar de Bondsdagverkiezingen van september dit jaar weer een rol zal spelen. Opvallend is dat zelfs de ADAC, die altijd stellig tegen een Tempolimit is geweest, begin 2020 naar buiten bracht [open te staan](#) voor de discussie.

Dit is een artikel gedownload via [duitslandinstituut.nl](https://www.duitslandinstituut.nl).

Artikel:

<https://www.duitslandinstituut.nl/artikel/41901/warum-wieso-mag-je-zo-hard-rijden-op-de-auto-bahn>