ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Obermeyer, Andy; Tscharaktschiew, Stefan

Article

Tempolimit: Es geht um mehr als (nur) um CO_2

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Obermeyer, Andy; Tscharaktschiew, Stefan (2020) : Tempolimit: Es geht um mehr als (nur) um CO_2, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 100, Iss. 5, pp. 313-, https://doi.org/10.1007/s10273-020-2644-0

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/221990

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

DOI: 10.1007/s10273-020-2644-0

Tempolimit

Es geht um mehr als (nur) um CO_2

Mit einer gewissen Regelmäßigkeit kommt sie immer wieder auf, die Debatte um das Tempolimit. Erst kürzlich scheiterten zwei aufeinanderfolgende Vorstöße im Bundestag und Bundesrat zur Einführung einer generellen Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen Deutschlands. Die Positionen von Gegnern und Befürwortern scheinen oft verhärtet. Vorgebracht werden jeweils die Argumente, die die eigene Position stützen. Erforderlich ist aber eine ganzheitliche Betrachtung, bei der die verschiedenen Auswirkungen eines Tempolimits gegeneinander abgewogen werden.

Zentrale Argumente für die Einführung eines Tempolimits zielen einerseits auf potenziell positive Verkehrssicherheits- und Umwelteffekte ab. Derzeit steht vor allem das CO_2-Einsparpotenzial im Fokus. Andererseits hat eine zwangsweise Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit auch einen individuellen Nutzenverlust zur Folge. Wäre dem nicht so, hätten die betreffenden Personen von vornherein eine niedrigere Geschwindigkeit gewählt. Insoweit ist ein Tempolimit keinesfalls kostenlos, selbst wenn die offensichtlichen, monetären Kosten relativ gering ausfallen sollten. Woraus sich der individuelle Nutzen einer höheren Geschwindigkeit ergibt, ist dabei grundsätzlich irrelevant. Damit ist allerdings auch zu akzeptieren, dass dieser Nutzen womöglich aus der Freude am schnellen Fahren resultiert. Denn jede Person kann für sich selbst am besten entscheiden, was für sie von Nutzen ist. Eine Ausnahme hiervon kann allenfalls gelten, wenn Entscheidungen, etwa aufgrund einer Überschätzung des Zeiteinsparpotenzials bei schnellerem Fahren, offensichtlich irrational sind.

Das Kernproblem bei der Festlegung der eigenen Geschwindigkeit ist ein Auseinanderfallen der privaten und sozialen Grenzkosten. In der Folge ergibt sich eine gesellschaftlich ineffiziente Entscheidung. Zur Effizienzsteigerung sind die individuellen Kosten der Entscheidung beispielsweise über eine Steuer auf die Höhe der gesellschaftlichen Kosten anzuheben. Dies hat nichts mit „Ablasshandel“ zu tun, wie in Bezug auf die CO_2-Bepreisung vereinzelt zu vernehmen ist. Es geht hier um ein einfaches Prinzip: Wer eine Entscheidung trifft, muss auch bereit sein, die Kosten dieser Entscheidung zu tragen. Dies schließt insbesondere auch die Lasten ein, die anderen aufgebürdet werden. In Bezug auf die Geschwindigkeitswahl geht es vor allem um eine reduzierte Verkehrssicherheit und um negative Umweltwirkungen. Ein häufiges Problem hierbei ist, dass Preise zur Bewertung dieser Lasten nicht unmittelbar vorliegen, sondern deren Wert in monetären Größen über Umwege zu ermitteln ist. Sie sind im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Betrachtung jedoch nicht weniger relevant. Schließlich beeinflussen sie den Nutzen des Individuums, und dieser steht im Zentrum jedes volkswirtschaftlichen Abwägungsprozesses.

Erzeugt eine Geschwindigkeitserhöhung zusätzliche negative externe Effekte, dann müssen sich die Kosten hierfür in dem für die erhöhte Geschwindigkeit zu zahlenden Preis widerspiegeln. Aufgrund des unmittelbaren Zusammenhangs von Kraftstoffverbrauch und Fahrzeuggeschwindigkeit bietet sich zur Abbildung der externen Kosten ein Aufschlag auf den Kraftstoffpreis an. Dies darf allerdings nicht ungeachtet der derzeitig existierenden Kraftstoffbesteuerung erfolgen. Erstaunlicherweise wird dieser Tatsache in der Debatte um die Angemessenheit eines Tempolimits kaum Beachtung geschenkt. Eine mögliche Ursache hierfür mag sein, dass die derzeitige Besteuerung von Kraftstoffen nicht explizit auf die Deckung externer Kosten abzielt. Dies ist aber mit Blick auf die Effizienz der individuellen Entscheidung irrelevant. Von Bedeutung ist lediglich, ob der soziale Nettonutzen einer marginalen Geschwindigkeitserhöhung im individuellen Geschwindigkeitsoptimum – welches sich unter Berücksichtigung aller privaten Kosten einschließlich etwaiger Steuern auf Kraftstoff ergibt – positiv oder negativ ist. Sollte er für die Gesamtheit aller Fahrer positiv sein, dann wäre eine weitere Intervention in Form einer Geschwindigkeitsregulierung aus Effizienzgründen grundsätzlich unangemessen, trotz des Vorhandenseins von externen Effekten der Geschwindigkeit. So hätten beispielsweise negative Effekte auf die Verkehrssicherheit weiterhin Bestand.

Es ist also abzuwägen, ob Geschwindigkeitsexternalitäten bereits durch die derzeit bestehende Kraftstoffbesteuerung (oder andere Instrumente) abgegolten sind oder ob ein zusätzliches Eingreifen des Staates – etwa in Form eines Tempolimits – angebracht ist. Die Beantwortung einer solchen Frage bedarf einer systematischen Erfassung, Quantifizierung und Monetarisierung der relevanten Effekte. Die Forderung oder Ablehnung eines Tempolimits auf Grundlage einzelner positiver oder negativer Wirkungen einer solchen Maßnahme greift aus Effizienzgesichtspunkten zu kurz. Eine ganzheitliche Betrachtung ist erforderlich.

Andy Obermeyer, Stefan Tscharaktschiew
Technische Universität Dresden
andy.obermeyer@tu-dresden.de

© Der/die Autor(en) 2020. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de) veröffentlicht.

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.