



Aktenzeichen: Pet 1-20-12-9213-029588

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 09.10.2025 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird ein Gesetz zum freiwilligen Tempolimit auf Autobahnen gefordert, bei dem jeder Kraftfahrzeughaber die Möglichkeit bekommen sollte, sich gegen finanzielle Entlastung für die Einhaltung eines Tempolimits auf Autobahnen verpflichten zu können.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen 60 Mitzeichnungen und 99 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann. Zur Begründung wird im Wesentlichen vorgetragen, dass Kraftfahrzeughaber, die sich einem freiwilligen Tempolimit unterziehen, finanziell entlastet werden sollen, während jene, die nicht für das Tempolimit entscheiden würden, finanziell höher belastet werden sollten. Eine solche Be- bzw. Entlastung könne beispielsweise über die Kraftfahrzeugsteuer erfolgen. Weiter schlägt die Petition vor, dass es eine zusätzliche möglicherweise befristete, tempolimitfreie Variante geben könne, die käuflich zu erwerben sei. Der jeweilige Status könne über eine Kennzeichnung am Nummernschild oder an einer Vignette erfolgen und dadurch nach außen erkennbar sein. Eine solche Maßnahme fördere den Klimaschutz mit Blick auf die CO2-Ersparnis, und die Mehreinnahmen könnten wiederum für Klimaschutzprojekte verwendet werden. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter



Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss betont zunächst, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen als Maßnahmen des besonderen Ordnungsrechts grundsätzlich privilegienfeindlich sind und daher keine Bevorrechtigungen einzelner Verkehrsarten vorsehen. Dies muss umso mehr gelten, wenn Privilegien – wie hier die Befreiung vom Tempolimit – käuflich erworben werden sollen.

Darüber hinaus gibt der Petitionsausschuss Folgendes zu bedenken: Die geforderte Unterscheidung würde dazu führen, dass andere Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer nicht auf Anhieb erkennen können, welche Geschwindigkeitsbegrenzung für welche Fahrzeuge gelten. Daraus entstandene Verwirrungen könnten zu Beeinträchtigungen im Straßenverkehr bis hin zu Unfällen führen, in denen Leib und Leben von Menschen gefährdet werden.

In diesem Zusammenhang betont der Petitionsausschuss weiter, dass er sich für die Steigerung der Verkehrssicherheit einsetzt und insbesondere die Vision zero – also das Ziel, keine Toten oder Verletzten im Straßenverkehr zu erreichen – ausdrücklich unterstützt.

Der Ausschuss erläutert weiter, dass die Kraftfahrzeugsteuer für eine solche Erhebung schon gar nicht geeignet wäre, da diese eine Verkehrssteuer ist, die an das Halten von Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen als Vorgang des Rechtsverkehrs anknüpft und nutzungsunabhängig erhoben wird. Die Bemessungsgrundlagen der Kraftfahrzeugsteuer richten sich gemäß der Belastungsgrundentscheidung des Gesetzgebers nach der jeweiligen Fahrzeugart und den von der Zulassungsbehörde festgestellten besteuerungsrelevanten Daten. Dazu gehören für Personenkraftwagen maßgeblich die Antriebsart, der CO₂-Prüfwert des Fahrzeugs, der Hubraum sowie für den Albestand die Emissionsnorm des Fahrzeugs. Sachfremde und der Zollverwaltung unbekannte Kriterien, die im Fahrverhalten der das Fahrzeug führenden Person liegen, sind für die Besteuerung unerheblich und würden zu einem unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand führen. Zudem wäre mit einem erhöhten Verwaltungsaufwand zu rechnen, indem ein neues Merkmal an Kennzeichen angebracht oder ein gänzlich neues Vignettensystem aufgebaut werden müsste.



Ergänzend weist der Ausschuss darauf hin, dass Kraftfahrzeuge, die mit sehr hoher Geschwindigkeit betrieben werden, auch einen erhöhten Kraftstoffverbrauch aufweisen, welcher naturgemäß bereits eine Verteuerung des Betriebs zur Folge hat. Eine Orientierung der Kraftfahrzeugsteuer am Kraftstoffverbrauch käme einer Verbrauchsteuer gleich und ist dementsprechend abzulehnen. Eine solche wird bereits für die Besteuerung des verbrauchten Kraftstoffs erhoben und erfolgt über die harmonisierte Energiesteuer (früher Mineralölsteuer).

Der Ausschuss hat das Vorbringen geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass er keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen vermag. Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.