



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Striedl AfD**
vom 05.05.2025

Einführung differenzierter Geschwindigkeitsbegrenzungen für Motorräder auf Teilstrecken bayerischer Autobahnen (A 3, A 92, A 93) – Zuständigkeit, Begründung, Sicherheitsrisiken und Auswirkungen

Seit Mai 2025 gelten auf bestimmten Abschnitten der Autobahnen A 3, A 92 und A 93 in Bayern neue, differenzierte Geschwindigkeitsbegrenzungen. Während Pkw (auch mit Anhänger unter 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) weiterhin 120 km/h (100 km/h mit Anhänger) fahren dürfen, wurde die Höchstgeschwindigkeit für Motorräder saisonal (Mai bis September) auf 80 km/h begrenzt. Als Begründung wird die Gefahr von sogenannten „Blow-ups“ auf den alternden Betonfahrbahnen angeführt, die insbesondere für Motorradfahrer gefährlich seien. Diese Maßnahme wirft jedoch erhebliche Fragen hinsichtlich der Zuständigkeit, der tatsächlichen Notwendigkeit und vor allem der Verkehrssicherheit auf. Insbesondere die erhebliche Geschwindigkeitsdifferenz von nominal 40 km/h (real bis zu 51 km/h aufgrund von Tachometerungenauigkeiten) zwischen Pkw und Motorrädern sowie die Interaktion von Motorrädern und Lkw (beide nominal 80 km/h, Lkw aber mit präziseren, geeichten Tachographen) auf derselben Fahrspur begründen ernsthafte Sicherheitsbedenken.

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Auf welcher Rechtsgrundlage und Zuständigkeitsregelung basiert die Anordnung der differenzierten Geschwindigkeitsbegrenzungen (120 km/h für Pkw, 80 km/h für Motorräder) auf den genannten Abschnitten der A 3, A 92 und A 93 durch die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern, und nicht durch die zuständige Oberste Straßenverkehrsbehörde des Freistaates Bayern? 3
2. Wie bewertet die Staatsregierung die Diskrepanz zwischen der offiziellen Begründung der Maßnahme (akute Blow-up-Gefahr für Motorradfahrer) und der jüngsten Aussage der Autobahn GmbH des Bundes, wonach die Gefahr von Blow-ups auf bayerischen Fernstraßen durch technische Maßnahmen (Entlastungsschnitte) inzwischen „weitestgehend gebannt“ sei? 3
- 3.1 Welche konkreten technischen Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Staatsregierung in den letzten Jahren auf den betroffenen Abschnitten zur Prävention von Blow-ups durchgeführt (z. B. die genannten Entlastungsschnitte)? 3

3.2	Warum werden diese Maßnahmen nun offenbar als nicht mehr ausreichend erachtet, um auf die spezifische Geschwindigkeitsbegrenzung für Motorräder verzichten zu können?	3
3.3	Warum wurden diese Maßnahmen nach Kenntnis der Staatsregierung nicht weiter fortgesetzt oder ausgeweitet?	3
4.1	Wurden alternative, weniger eingreifende oder homogenere Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf diesen Abschnitten geprüft (z. B. ein einheitliches Tempolimit von 120 km/h für alle Fahrzeuge, verstärkte Kontrollen bei Hitze, dynamische Warnungen statt starrer Limits – insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Blow-up-Gefahr primär während weniger Stunden an Tagen mit extremer Hitze besteht)?	3
4.2	Wenn ja, warum wurden diese verworfen?	3
5.1	Wie bewertet die Staatsregierung das zusätzliche Risiko für Motorradfahrer, die gezwungen sind, die rechte Fahrspur mit Lkw zu teilen, wobei sie aufgrund der Tacho-Voreilung real möglicherweise langsamer als die Lkw fahren und somit von diesen überholt werden oder Auffahrunfällen ausgesetzt sind?	3
5.2	Wie schätzt die Staatsregierung die Auswirkungen dieser Geschwindigkeitsbegrenzungen, die auf eine mangelhafte Fahrbahnqualität zurückzuführen sind, auf das Image Bayerns als Reiseland ein, insbesondere im Hinblick auf den Motorradtourismus?	4
6.1	Welche konkreten Pläne und Zeitrahmen verfolgt die Staatsregierung für die grundlegende Sanierung der betroffenen, teils über 40 Jahre alten Autobahnabschnitte, um die eigentliche Ursache der potenziellen Gefahr (Blow-ups) nachhaltig zu beseitigen und die Notwendigkeit derartiger Sonderregelungen aufzuheben?	4
6.2	Was hat die Staatsregierung bisher beim Bund (als zuständigem Bau- lastträger für Bundesautobahnen) unternommen, um auf eine zeitnahe Behebung dieser Mängel hinzuwirken?	4
7.1	Wurden vor der Einführung der spezifischen 80 km/h-Begrenzung ausschließlich für Motorräder unabhängige Verkehrssicherheitsexperten oder Motorradfahrerverbände konsultiert, um die Risiken der dadurch entstehenden erheblichen Geschwindigkeitsdifferenzen (bis zu 51 km/h real) und der erzwungenen Interaktion mit Lkw auf der rechten Spur zu bewerten?	4
7.2	Wenn ja, wie lautete deren Einschätzung und wie wurde diese bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt?	4
7.3	Wenn nein, warum wurde auf eine solche spezifische Risikobewertung durch externe Experten verzichtet?	4
	Hinweise des Landtagsamts	5

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration in Abstimmung mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom 28.05.2025

1. **Auf welcher Rechtsgrundlage und Zuständigkeitsregelung basiert die Anordnung der differenzierten Geschwindigkeitsbegrenzungen (120 km/h für Pkw, 80 km/h für Motorräder) auf den genannten Abschnitten der A 3, A 92 und A 93 durch die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern, und nicht durch die zuständige Oberste Straßenverkehrsbehörde des Freistaates Bayern?**
2. **Wie bewertet die Staatsregierung die Diskrepanz zwischen der offiziellen Begründung der Maßnahme (akute Blow-up-Gefahr für Motorradfahrer) und der jüngsten Aussage der Autobahn GmbH des Bundes, wonach die Gefahr von Blow-ups auf bayerischen Fernstraßen durch technische Maßnahmen (Entlastungsschnitte) inzwischen „weitestgehend gebannt“ sei?**
- 3.1 **Welche konkreten technischen Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Staatsregierung in den letzten Jahren auf den betroffenen Abschnitten zur Prävention von Blow-ups durchgeführt (z. B. die genannten Entlastungsschnitte)?**
- 3.2 **Warum werden diese Maßnahmen nun offenbar als nicht mehr ausreichend erachtet, um auf die spezifische Geschwindigkeitsbegrenzung für Motorräder verzichten zu können?**
- 3.3 **Warum wurden diese Maßnahmen nach Kenntnis der Staatsregierung nicht weiter fortgesetzt oder ausgeweitet?**
- 4.1 **Wurden alternative, weniger eingreifende oder homogenere Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf diesen Abschnitten geprüft (z. B. ein einheitliches Tempolimit von 120 km/h für alle Fahrzeuge, verstärkte Kontrollen bei Hitze, dynamische Warnungen statt starrer Limits – insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Blow-up-Gefahr primär während weniger Stunden an Tagen mit extremer Hitze besteht)?**
- 4.2 **Wenn ja, warum wurden diese verworfen?**
- 5.1 **Wie bewertet die Staatsregierung das zusätzliche Risiko für Motorradfahrer, die gezwungen sind, die rechte Fahrspur mit Lkw zu teilen, wobei sie aufgrund der Tacho-Voreilung real möglicherweise langsamer als die Lkw fahren und somit von diesen überholt werden oder Auffahrunfällen ausgesetzt sind?**

-
- 5.2 Wie schätzt die Staatsregierung die Auswirkungen dieser Geschwindigkeitsbegrenzungen, die auf eine mangelhafte Fahrbahnqualität zurückzuführen sind, auf das Image Bayerns als Reiseland ein, insbesondere im Hinblick auf den Motorradtourismus?**
- 6.1 Welche konkreten Pläne und Zeitrahmen verfolgt die Staatsregierung für die grundlegende Sanierung der betroffenen, teils über 40 Jahre alten Autobahnabschnitte, um die eigentliche Ursache der potenziellen Gefahr (Blow-ups) nachhaltig zu beseitigen und die Notwendigkeit derartiger Sonderregelungen aufzuheben?**
- 6.2 Was hat die Staatsregierung bisher beim Bund (als zuständigem Baulastträger für Bundesautobahnen) unternommen, um auf eine zeitnahe Behebung dieser Mängel hinzuwirken?**
- 7.1 Wurden vor der Einführung der spezifischen 80 km/h-Begrenzung ausschließlich für Motorräder unabhängige Verkehrssicherheitsexperten oder Motorradfahrerverbände konsultiert, um die Risiken der dadurch entstehenden erheblichen Geschwindigkeitsdifferenzen (bis zu 51 km/h real) und der erzwungenen Interaktion mit Lkw auf der rechten Spur zu bewerten?**
- 7.2 Wenn ja, wie lautete deren Einschätzung und wie wurde diese bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt?**
- 7.3 Wenn nein, warum wurde auf eine solche spezifische Risikobewertung durch externe Experten verzichtet?**

Die Fragen 1 bis 7.3 werden gemeinsam beantwortet.

Für die Bundesautobahnen, einschließlich der diese betreffenden straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, ist die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Dementsprechend liegen der Staatsregierung keine Kenntnisse über die Hintergründe etwaiger straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen auf den Bundesautobahnen 3, 92 und 93 oder hinsichtlich ggf. durch die Autobahn GmbH des Bundes geprüfter Alternativmaßnahmen vor.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.