

Höchstgeschwindigkeit 130 km/h auf Autobahnen - jetzt!

Eine Frage der Vernunft!

Von LPD a. D. Wolfgang Blindenbacher, DPoIG NRW Expertengruppe Verkehr

Laut einer Auswertung des Statistischen Bundesamtes vom 7. Juli 2022 ist bundesweit die Zahl der Unfälle mit Personenschaden innerorts im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 % auf etwa 177.000 Unfälle und auf Landstraßen um 0,3 % auf 65.500 zurückgegangen. Zudem wurden innerorts 746 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet, das waren 7,9 % oder 64 Personen weniger als 2020; auf Landstraßen kamen 1.498 Menschen ums Leben (- 5,9 % oder 94 Personen weniger). Demgegenüber ist die Zahl der Autobahnunfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, um 7,7 % auf 16.407 angestiegen; die Zahl der auf Autobahnen Getöteten nahm dabei um eine Person zu und lag damit bei 318. Bei den von der Polizei im Jahr 2021 auf Deutschlands Autobahnen erfassten Verkehrsunfällen mit Personenschaden handelte es sich zwar nur um einen Anteil von 6,3 % aller Verkehrsunfälle dieser Kategorie, dabei kamen aber 12,4 % der bei Unfällen im Straßenverkehr Getöteten ums Leben. Eine bereits im Dezember 2021 vorgelegte Untersuchung „Verkehrssicherheit auf Bundesautobahnen“ der Unfallforschung der Versicherer des Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V zeigt auf, dass auf den etwa 13.000 km Bundesautobahnen (2 % des gesamten deutschen Straßennetzes) knapp ein Drittel der Gesamtfahrleistung der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge abgewickelt wird. Mit Bezug auf die Fahrleistung gelten Bundesautobahnen als sicherste Straßen Deutschlands im Vergleich zu Landstraßen und Innerortsstraßen. Jedoch weisen sie mit insgesamt 2.500 Verletzten und 32 Getöteten je 1.000 Kilometer die größte Dichte an Verunglückten auf Außerortsstraßen auf.

Internationale Untersuchungen zur Wirkung eines Tempolimits weisen abhängig von der jeweiligen Ausgangslage nach, dass die Anzahl der Verkehrstoten deutlich reduziert werden kann. Im Jahr 2018 legten das International Transport Forum (ITF) und die International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) einen Bericht mit Fallstudien aus zehn Ländern zu den Wirkungen geschwindigkeitsbezogener Maßnahmen auf das Unfallgeschehen vor. Bei einer generellen Reduzierung der Geschwindigkeit von 110 auf 100 km/h in Schweden gab es einen deutlichen Rückgang der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten. Demgegenüber musste bei der Erhöhung des bestehenden Tempolimits von 110 auf 130 in Dänemark eine erhebliche Steigerung bei den Personenschäden konstatiert werden. Es kann daher nicht mehr argumentiert werden, die Wirkung eines Tempolimits auf die Anzahl der Verkehrstoten sei nicht belegbar. Von allen europäischen Nachbarländern, in denen schon heute Autobahntempolimits gelten, wird immer wieder berichtet, wie harmonisch dort der Verkehr läuft. Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte, die Verkehrsunfälle auf den deutschen Autobahnen aufnehmen, stellen fest, dass die in Deutschland zulässige „freie Fahrt“

erst die hohen Differenzgeschwindigkeiten ermöglicht, die dann oftmals für dramatische Autobahnunfälle ursächlich sind. Der Landesvorsitzende der Deutschen Polizeigewerkschaft Nordrhein-Westfalen Erich Rettinghaus führt dazu aus: „Will Deutschland das im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 selbstgesteckte Ziel erreichen, die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmenden in diesem Zeitraum um 40 % zu reduzieren und die Zahl der Schwerverletzten signifikant zu senken, muss ein Bündel an Maßnahmen realisiert werden. Ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen gehört an vorderster Stelle dazu.“

Ein zusätzliches Argument lieferte das Umweltbundesamt (UBA) am 28. Februar 2020, als der UBA-Präsident Dirk Messner ausführte: „Ein Tempolimit auf Autobahnen hilft uns, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland zu senken. Bei Tempo 120 km/h liegen die Einsparungen bei 2,6 Millionen Tonnen jährlich. Selbst ein Tempolimit von 130 km/h reduziert die Emissionen bereits um 1,9 Millionen Tonnen – und zwar sofort und praktisch ohne Mehrkosten.“ Die Berechnungen des UBA basieren auf Verbrauchsdaten von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen; zudem wurden Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen zu Geschwindigkeiten auf Autobahnen herangezogen. Am 20. Januar 2022 berichtete die WELT unter Berufung auf das Bundesumweltamt, dass der CO²-Ausstoß im Verkehr im Jahr 2020 147,2 Millionen Tonnen betrug. Alleine durch ein Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen könnte man somit ad hoc rund 1,3 Prozent des CO²-Gesamtausstoßes im Verkehr einsparen. Laut ZEIT ONLINE vom 17. April 2022 ist zudem die Mehrheit der Menschen in Deutschland vor dem Hintergrund steigender Energiepreise für ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen. In einer entsprechenden Befragung unter mehr als 2.000 Menschen über 18 Jahre äußerten sich 57 % der Befragten zustimmend, 33 % waren dagegen, jeder Zehnte war unschlüssig. Am 13. Mai 2022 forderte dann auch die deutsche Umweltministerkonferenz ein Tempolimit auf Autobahnen.

Und es wäre so einfach: In Anlehnung an § 3 Abs. 3 Ziff. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) „Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h“ könnte mit einer verwaltungstechnisch einfach zu realisierenden autobahnbezogenen Anpassungsmaßnahme in § 18 Abs. 5 StVO eine neue Ziffer 4 eingefügt werden, in der die Aussage getroffen wird: „... für alle anderen Kraftfahrzeuge 130 km/h“ (zulässige Höchstgeschwindigkeit). Fazit Erich Rettinghaus: „Es ist an der Zeit, mit einer konsequenten Entscheidung hinsichtlich eines Tempolimits auf Autobahnen Menschenleben, Gesundheit und Umwelt zu schützen!“