

Der Raserei auf deutschen Autobahnen ein Ende setzen



Dr. Toni Hofreiter
Mitglied des Bundestages
Bündnis 90/Die Grünen

Gas geben beim Tempolimit ...

... das denkt und hofft laut einer Emnid-Umfrage eine Mehrheit von 55% der Bevölkerung, die für die Einführung eines moderaten Tempolimits auf deutschen Autobahnen ist. Doch im Deutschen Bundestag gibt es eine Mehrheit aus CDU/CSU, SPD und FDP, die seit Jahrzehnten auf der Bremse stehen.

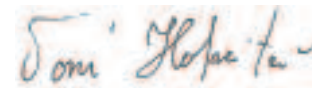
Auch in der SPD- und CDU/CSU-Fraktion gibt es Mitstreiter, die sich für ein Ende der Raserei einsetzen. Diese werden jedoch regelmäßig von ihren Fraktionsvorsitzenden zurückgepfeifen. Das führte dazu, dass ein Gruppenantrag auf Initiative der Grünen Bundestagsfraktion nicht zustande kam. Unser anschließend in den Deutschen Bundestag eingebrachter Antrag „Tempo 120“¹ wurde wie erwartet abgelehnt.

Im Oktober 2007 hat die SPD auf ihrem Hamburger Parteitag ein Tempolimit von 130 auf deutschen Autobahnen beschlossen. Nachdem unter "Autokanzler" Gerhard Schröder Grüne Vorstöße für ein Tempolimit immer abgeblockt wurden, könnte es jetzt eine Rot-Rot-Grüne Mehrheit im Deutschen Bundestag geben. Die Grüne Bundestagsfraktion hat diese Chance genutzt und erneut einen Antrag – diesmal mehrheitsfähig mit Tempo 130² – eingebracht. Doch unser Antrag für Tempo 130 wurde noch nicht entschieden. Ein Stör-Manöver der Großen Koalition kam dazwischen und verhinderte den Schritt in die richtige Richtung für Klimaschutz und mehr Verkehrssicherheit. Nach dem Willen der Großen Koalition wird jetzt erst wieder beraten, mit den immer gleichen „Argumenten“: Von der Gefahr für den Automobilstandort Deutschland, über die freie Fahrt für freie Bürger, bis hin zur Behauptung, es würde doch ohnehin nicht schneller als 120 gefahren, ist alles dabei, was wir in den letzten Jahrzehnten an gebetsmühlenartigem Unsinn hören mussten.

Ein unnötiger Verzicht auf ein kostenlosen und sofortigen Beitrag zum Klimaschutz auf Kosten künftiger Generationen mit dem Wissen, dass es weniger schwer Verletzte und Tote auf Deutschen Autobahnen geben könnte, ohne auf individuelle Mobilität verzichten zu müssen.

Diese Broschüre stellt Aussagen – eingerahmt von Fakten – von Bürgerinnen und Bürgern aus der Mitte der Gesellschaft zusammen, die aus ihrem Autobahn-Alltag berichten.

<http://www.tempolimit.de>



Dr. Anton Hofreiter MdB

Verfasser

Dr. Anton Hofreiter MdB
Diana Genius
Udo Werner

30. Januar 2008

„Beginne dort, wo du bist,
warte nicht auf bessere Umstände.
Sie kommen automatisch
in dem Moment,
wo du beginnst.“

Petra Kelly

Berichte aus dem Autobahn-Alltag...



Christiane Burk ist 23 Jahre und angehende Industriekauffrau. Sie äußert sich folgendermaßen zum Tempolimit auf deutschen Autobahnen:

„Mit meinen 23 Jahren habe ich bereits 5 Jahre rege Fahrerfahrung hinter mir. Ich bin deswegen für ein Tempolimit, obwohl mich wie jedem Jungspund die Geschwindigkeit reizt, weil ich denke, dass es manche Dinge gibt, die der heutige Mensch braucht, um vor sich selbst geschützt zu werden. In meinen Beobachtungen auf den Autobahnen ging es meistens um Drängler, schnittige, tiefer gelegte Autos mit dröhnenden Motoren, die dir unmissverständlich mit nervös zuckender Lichthupe klar machen wollten, dass sie schon öfters wegen bummelnden Passanten bremsen mussten und nun weiter müssen.

Leider ärgert sich nicht nur der Raser, sondern auch der „Bummler“, obwohl er aus seinem kleinen Fiat doch gar nicht mehr herausholen kann. Und so ergänzen sich meiner Meinung nach die Emotionen. Zum einen passieren diese Unfälle, weil die Bremswege sich ins schier Unendliche strecken, zum anderen, weil die Gemütsruhe durch den Ärger, sei es, dass man seinen Sportwagen nicht ausfahren, oder dass man nicht in Ruhe überholen kann, völlig durcheinandergebracht ist und man tatsächlich nicht mehr fähig ist, mit voller Konzentration Auto zu fahren. Und schon ist es passiert!

Mit einem Tempolimit wäre diese Gefahr gebannt. Keine Drängler mehr, kein unnötiger Stress, keine Aggression. Alle Autofahrer sind in einer Klasse vereint. Niemand erkort die BAB 3 zur inoffiziellen Rennstrecke zwischen BMW und Mercedes und niemand fühlt sich von seinem Geldbeutel verraten, dass es nicht zu einem stärkeren Motor gereicht hat.“



Christine Maier ist 19 Jahre, Studentin und wohnte lange Jahre direkt neben der BAB 8:

„Mein Fahrer düst mit 180 km/h die linke Spur entlang. Die Landschaft fliegt am Fenster vorbei und nach nur 25 Minuten komme ich in München in der Arbeit an. Klasse. Ich mein, er fährt ja sowieso 180, egal ob mit oder ohne mir; also kann ichs doch auch genießen.

Aber wenn ichs mir aussuchen könnte, wenn ich sagen könnte „Nein, damit ist jetzt Schluss, ab heute höchstens 120.“, ja, dann würd ich auf mein 25-minütiges in die Arbeit rauschen gerne verzichten und mir ein paar Minuten länger Zeit nehmen. Und mal ehrlich, mehr als ein paar Minuten würds echt nicht ausmachen.

Ich wohne nur ein paar Hundert Meter von der BAB 8 entfernt. Wie oft hab ich diese Autos schon verflucht, die mir die Abende in meinem Zimmer versaut haben. Setz dich an den Schreibtisch, versuch zu lernen, dich zu konzentrieren. Das geht vielleicht noch mit leiser Hintergrundmusik, aber Autobahnlärm ist weder leise noch Musik. Also habe ich Autos zu meinen Feinden erklärt und Fahrradfahrer zu den Helden unserer Zeit. (Die BAB 8 als gigantischer Radweg, wär das nicht mal was? Einspurig würd sogar schon reichen.) Nun sind aber Autos nicht von Grund auf böse, sondern oft einfach verdammt praktisch. Da wär es doch geschickt, sie, wenns denn schon unbedingt sein soll, zwar zu benutzen, aber halt auf ohrenschonende Weise. Ich und viele, viele andere kämen weiterhin bequem zur Arbeit oder sonst wohin, nur würd die Landschaft eben ein bisschen langsamer am Fenster vorbeifliegen. Das wäre doch in Ordnung, oder?“



Timo Hinrichs ist 27 Jahre alt. Er ist als Lehrrettungsassistent und als Dozent für Notfallmedizin im Emsland tätig:

„Sachliche Argumente für ein Tempolimit gibt es genug. Der verringerte CO₂-Ausstoß und die erhöhte Verkehrssicherheit werden regelmäßig genannt. Auch wenn von der Automobillobby immer wieder mit fragwürdigen Statistiken der Aspekt der Verkehrssicherheit bezweifelt wird, habe ich eindeutige Erfahrungen gemacht. Im Rettungsdienst habe ich viele Verkehrsunfälle auf dem so genannten Friesenspieß, der A31 miterlebt. Diese Autobahn im Nordwesten Deutschlands hat den wohl längsten Streckenabschnitt ohne Tempolimit. Häufig kommt es hier zu Unfällen ohne erkennbare Ursache, so dass die Vermutung nahe liegt, dass eine unangemessene Geschwindigkeit zumindest mitverantwortlich war. Bei diesen Unfällen treten oft schwerste Verletzungen auf. Dass diese gerade durch hohe Geschwindigkeiten begünstigt werden, kann man auch ohne erweiterte Physikkenntnisse verstehen.

Das größte Problem sehe ich aber nicht unbedingt generell in hohen Geschwindigkeiten, sondern vor allem in den erheblichen Geschwindigkeitsunterschieden und den daraus resultierenden gefährlichen Verkehrssituationen wie riskante Fahrbahnwechsel und hektisches Bremsen und Beschleunigen. Da würde eine Angleichung der Geschwindigkeiten durch ein Tempolimit eine deutliche Besserung bewirken.

Und wer mal im Ausland auf Autobahnen unterwegs war, wird auch bemerkt haben, dass ein Tempolimit zu deutlich entspannteren und gleichmäßigeren Fahren führt, was sich wiederum auch im Hinblick auf Staus sehr positiv auswirkt.“



Das sind Ines Eichmüller und Markus Ganserer mit Ihrem Sohn Hermann. Auch Sie sind für ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen:

„Wir sind für ein Tempolimit, weil uns mit „Baby an Bord“ noch einmal deutlich geworden ist, wie gefährlich der Straßenverkehr ist. Jeder, der selbst Auto fährt, hat mit Sicherheit schon Situationen auf der Autobahn erlebt, bei denen einem um das eigene Leben Bange wurde. Rücksichtslose Raser sind oft mit Geschwindigkeiten von 200 km/h und mehr auf der Überholspur unterwegs und gefährden damit und bei riskanten Überholmanövern auch das Leben unschuldiger VerkehrsteilnehmerInnen. Bei der Geburt unseres Kindes kam es zu Komplikationen. Hermann blieb mit seiner Schulter stecken. Dabei ging es für den kleinen Hermann eine Zeitlang um Leben und Tod. Wir wissen also sehr genau, was es heißt, um das Leben seines Kindes zu bangen. Deshalb sind wir für ein Tempolimit, denn überhöhte Geschwindigkeiten und zu geringe Abstände sind nach wie vor die Hauptunfallursachen. Mit einem Tempolimit könnte die Häufigkeit von schweren Verkehrsunfällen deutlich gesenkt werden.

Schon bald wird unser Kleiner laufen können und auch im Freien spielen wollen. Es ist schon schlimm genug, dass auf den Bürgersteigen wegen den parkenden Autos kaum Platz dafür ist. Kinder sind nun mal keine Erwachsenen, sie können Gefahren nicht immer richtig einschätzen und die Eltern können sie auch bei gewissenhafter Erfüllung ihrer Sorgfaltspflicht nicht vor jeder Torheit bewahren. Kleine Kinder sind dabei besonders gefährdet, weil sie im Straßenverkehr oft nicht gesehen werden, wie sie zwischen parkenden Autos hervor und direkt vor das fahrende Fahrzeug laufen. Tempo 30 Innerorts würde helfen, die Anzahl und die Schwere von Verkehrsunfällen deutlich zu verringern und unsere Städte kinderfreundlicher werden lassen.

Zudem würden mit einem Tempolimit automatisch die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs reduziert werden. Auch ein sparsames Auto stößt bei Tempo 180 deutlich mehr CO₂ aus als bei 120 km/h. Ein Tempolimit trägt somit direkt zum Klimaschutz bei. Schließlich sollen auch unsere Kinder und Enkelkinder in einer lebenswerten Welt aufwachsen können.“



Auch Nadine (30 Jahre) mit Ihrem zweijährigen Sohn Niklas ist für ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen:

„Ich bin für eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung. Unsere europäischen Nachbarn setzen längst Standards, die auch für deutsche Autobahnen gelten sollten. Dort gilt auf den Autobahnen durchweg 130 km/h. Denn Sicherheit geht vor zu schnellem Fahren. Für meine Familie ist das längst kein Thema mehr. Wir sind umgestiegen auf den Zug. Schneller kommt man kaum von A nach B. Toll wäre eine bezahlbare BahnCard 100 für die ganze Republik. Vielleicht ein Anreiz für noch mehr Autofahrer, auf den Zug umzusteigen.“



**Ina Kutscher, Initiatorin des Projektes
„Jeden kann es treffen“:**

„Für mich ist die Diskussion, die schon so viele Jahre dauert, unbegreiflich. Auf unseren Straßen treffen die unterschiedlichsten Menschen aufeinander. Der unsichere Fahranfänger, der gestresste Lkw-Fahrer, der egoistische Manager, ... Das alles wissen wir. Dass wir weit von einem

rücksichtsvollen Miteinander entfernt sind, erlebt jeder, der in irgendeiner Form am Straßenverkehr teilnimmt. Da Geschwindigkeit nun mal die Hauptunfallursache ist, muss es eine Begrenzung geben. Aggressive Fahrer würden so in die Schranken gewiesen und unter anderem Bremswege berechenbarer werden.

Ich habe ein Präventionsprojekt ins Leben gerufen, in welche Betroffene, Hinterbliebene, Ersthelfer und Verursacher eines Verkehrsunfalls in einer Ausstellung von ihren Schicksalen berichten. Glauben Sie mir, nach dem Besuch der Ausstellung wissen Sie, was es heißt, mit Verlust und Schmerz leben zu müssen.

Wie würden die Entscheidungsträger wohl argumentieren, wenn jemand aus ihrer Familie durch einen Verkehrsunfall getötet worden wäre? Durch einen Unfall, der hätte verhindert werden können, wenn eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgelegen hätte? Wie würden Sie entscheiden, wenn ihr Sohn auf der Autobahn gestorben wäre, durch jemanden, der mit 180 km/h in ein Stauende raste, und nicht mehr rechtzeitig bremsen konnte? Wie würden Sie entscheiden, wenn Sie tagelang abwägen müssten, lass ich seine Geräte abschalten, oder nicht? Wie würden Sie entscheiden, wenn Sie ihrem 18 jährigen Sohn gegenüber säßen, dessen Körper zu 80 Prozent verbrannt ist? Wie würden Sie entscheiden, wenn Sie die Asche ihres Kindes in das Grab legen müssten? Wie würden Sie entscheiden, wenn es plötzlich sie selbst oder ihre Familie betrifft, jemanden den Sie lieben?

Wenn auch nur ein Menschenleben durch ein Tempolimit gerettet werden kann, wenn auch nur einem Menschen unbeschreibliche Schmerzen, Trauer, Wut und Verzweiflung erspart bleiben, dann ist es meine Pflicht als Mensch, mich für den Schutz des Lebens zu entscheiden. Es ist feige und durchschaubar sich aus seiner Verantwortung mit wirtschaftlichen Argumenten zu stehlen. Wie kann man Menschenleben mit wirtschaftlichen Argumenten seit Jahren in die Waagschale werfen? Wie kann das Leben, die Gesundheit nicht das wichtigste und einzige Argument sein?“

www.jeden-kann-es-treffen.de



Martin Mönnighoff, Polizeidirektor an der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster meint folgendes zum Thema Tempolimit:

„Ich halte die Einführung eines generellen Tempolimits auf deutschen Autobahnen für sehr wichtig, weil:

- jedes Jahr auf den Autobahnen mehr als 600 Menschen sterben und mehr als 30.000 Menschen verletzt werden, wobei Geschwindigkeit, Abstand und Überholen die Hauptursachen sind,
- das Geschwindigkeitsverhalten insgesamt in Deutschland sich drastisch verändern muss, da auf allen Straßen und bei allen Verkehrsteilnehmern die Geschwindigkeit die Unfallursache Nr. 1 ist,
- das Verkehrsklima auf Deutschlands Straßen immer rauer wird und hierfür die großen Geschwindigkeitsunterschiede ursächlich sind,
- die Verkehrsteilnehmer immer häufiger Aggressionen erleben bzw. Angst entwickeln, am Straßenverkehr teilzunehmen,
- auf allen Autobahnen, mit Ausnahme Deutschlands, ein generelles Tempolimit erfolgreich eingesetzt wird,
- das Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen harmonisiert werden muss, um die Staugefahr zu minimieren und die Kapazitäten der Autobahnen besser zu nutzen,
- zwei Drittel aller tödlichen Verkehrsunfälle auf Autobahnen in den Bereichen ohne Tempolimit geschehen,
- die Risiken für Helfer am Unfallort, Pannendiensthelfer, Feuerwehr- und Polizeikräfte durch zu hohe Geschwindigkeiten reduziert werden müssen,
- 5.000 Getötete und mehr als 400.000 Verletzte im Straßenverkehr in Deutschland nicht der „Preis für Mobilität“ sein dürfen.“



**Michael Gehrmann,
Bundesvorsitzender des VCD
(Verkehrsclub Deutschland):**

"Auf der Autobahn - ein paar graue Striche auf einem weißen Schild signalisieren: Hier beginnt die Anarchie, hier herrscht das Recht des Stärkeren. Grundrechte wie der Schutz vor körperlicher Unversehrtheit zählen nicht. Vernunft wird abgeschaltet. Warum Klimaschutz? - ich habe doch einen Kat! Verkehrssicherheit? - ich bin doch der sicherste Autofahrer und außerdem habe ich ja Airbags! Die tempolimitfreie Zone. Hier gilt: wer nicht rast ist ein Verkehrshindernis, das sich gefälligst in der LKW-Kolonnie zu verstecken hat. Der rasende Mercedes-Fahrer hinter uns berührt wutschnaubend fast die Stoßstange, weil wir es wagten, einen Brummi zu überholen. Nachdem er mit seiner Nötigung Erfolg hatte, fährt er nach 500 Metern bei der nächsten Autobahnabfahrt ab. Gleich darauf setzt ein auf die Autobahn kommender BMW zum Sprint von rechts außen auf die linke Spur an, die anderen Untermotorisierten können ja bremsen. Zwei Audis gleich hinterher, der BMW auf der linken Spur ist ihnen noch zu langsam also rechts mit 220 an ihm vorbei. Der Kleinwagen, der eigentlich parallel überholen wollte, kann in letzter Sekunde den Crash mit dem vollen Reisebus vermeiden. 20 Kilometer weiter: ein Stau. Ein Geländewagen hat sich wegen "nicht angepasster Geschwindigkeit" überschlagen. Dem Fahrer ist nichts passiert, aber dem LKW-Fahrer dahinter musste das Bein abgenommen werden, steht am Tag darauf in der Zeitung. Drei Stunden später als geplant kommen wir daheim an. Doch der Stress selbst als Beifahrer diesem Wahnsinn zu begegnen, lässt mich noch Stunden später nicht los."

... Die Fakten sprechen die gleiche Sprache

1. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

60% der Toten bei Verkehrsunfällen sind Insassen von Fahrzeugen, wofür ganz überwiegend die hohen Geschwindigkeiten verantwortlich sind, weil die passiven Sicherheitssysteme versagen. Welche Kräfte bei einem Aufprall wirken, verdeutlicht Abbildung 1, die die Kollisionsgeschwindigkeit dem „freien Fall“ gegenüberstellt.

Die Weltgesundheitsorganisation kommt zu dem Schluss, dass in der EU jedes Jahr 5.000 bis 6.000 Leben gerettet, zwischen 120.000 und 140.000 Autounfälle vermieden werden könnten, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit nur um 3 km/h gesenkt würde.³

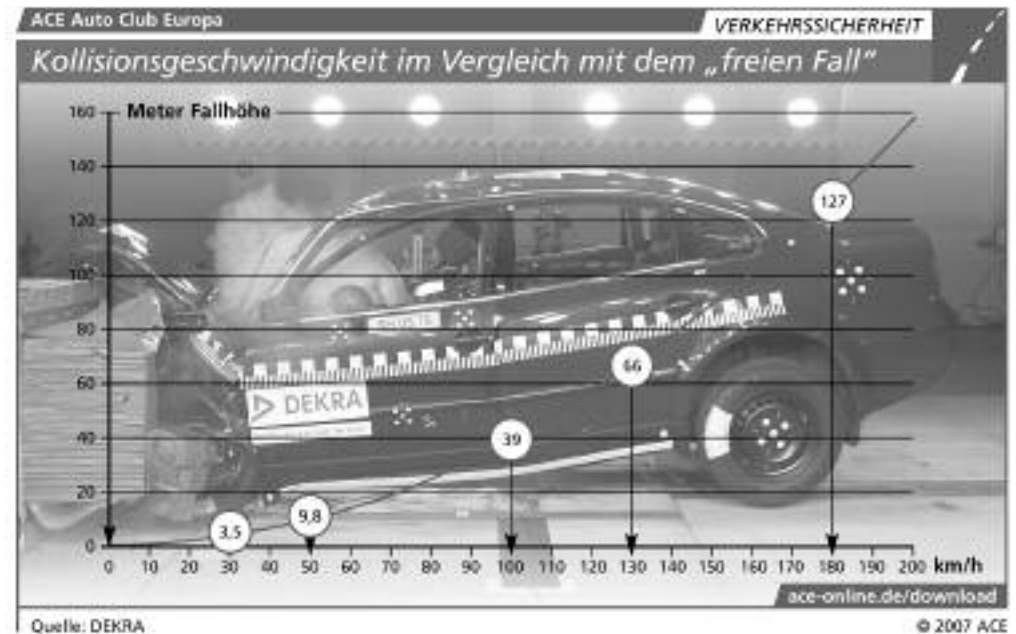


Abb. 1: Kollisionsgeschwindigkeit im Vergleich zum „freien Fall“⁴

Der Europäische Verkehrssicherheitsrat hat herausgefunden, dass eine durchschnittliche Reduktion der Fahrgeschwindigkeit um 5 km/h auf Europas Straßen jährlich 11.000 Menschenleben in den EU-Staaten retten würde.⁵ Wird auf Landstraßen und Autobahnen durch Tempolimits die Geschwindigkeit um 10% ge-



Abb. 2: 10% weniger Tempo bringt 40% weniger Tote

Ähnliche Erfahrungen wurden auf deutschen Autobahn-Teststrecken mit Tempo 130 gemacht. Dort wurden 30% weniger Unfälle mit 20% weniger Toten festgestellt. Von 1984 bis 1987 galt auf einigen Autobahnen in Hessen ein Tempolimit von 100 km/h. Hierdurch sank die Zahl der Toten und Schwerverletzten um 25 bis 50% auf den betroffenen Abschnitten.⁸ Auch wenn die Rahmenbedingungen in Relation zu heute anders waren (z.B. Sicherheitstechnik), so ist dies ein deutliches Indiz für mehr Sicherheit durch ein Tempolimit.

Ein bisher von der Bundesregierung zurückgehaltenes Papier der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) von 1984 geht davon aus, dass bei einem Limit von 130 km/h mit einem Rückgang der Getöteten auf deutschen Autobahnen um 20% zu rechnen ist.⁹ Eine aktuelle Untersuchung für einen Autobahnabschnitt der BAB 24 im Land Brandenburg ergab nach Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h eine Reduktion der Unfälle um 48%. Die Zahl der Unglückten sank deutlich um 57%. Eingeschränkt ist darauf hinzuweisen, dass dieser Rückgang nicht allein auf das Tempolimit zurückgeführt werden kann, weil in Brandenburg allgemein ein Rückgang der Unfälle auf Autobahnen festzustellen ist, der auch mit baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zusammenhängt.¹⁰

Die von Tempolimitgegnern geforderte flächendeckende Einführung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen würde nach Aussage von Fachleuten 10 Mrd. Euro kosten und ihr Bau würde 20 Jahre in Anspruch nehmen. Ein Tempolimit kostet außer den notwendigen Verkehrskontrollen nichts und wirkt als klimapolitische Maßnahme sofort.

senkt, dann ist ein Rückgang der Zahl der Getöteten um 40% zu erwarten, wie Abbildung 2⁶ zeigt. Erfahrungen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen zeigen, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen positive Wirkungen entfalten.

Die situationsangepassten Geschwindigkeitsregelungen sorgen für eine Reduktion der Unfälle mit Personenschäden um durchschnittlich 20 bis 30%.⁷

Außerdem behaupten die Tempolimit-Gegner, die deutschen Autobahnen seien die sichersten Straßen. Das ist richtig, aber auch nicht besonders erstaunlich, denn auf Autobahnen gibt es weder Gegenverkehr noch FußgängerInnen oder RadfahrerInnen und dennoch sterben 12,4% der Verkehrsoffer auf Autobahnen. Was spricht dagegen, dass deutsche Autobahnen, auch im Sinne einer Vision-Zero-Strategie¹¹ noch sicherer werden als sie es sind?

Eine weitere beliebte Behauptung der Tempolimitgegner, auf deutschen Autobahnen würde schon heute durchschnittlich nicht schneller als 120 km/h gefahren, schließt die großen Gefahren aus, die gerade durch Spitzengeschwindigkeiten von 180 km/h und mehr entstehen. Hinzu kommen die Gefahren, die sich durch das gestiegene Verkehrsaufkommen und das höhere Geschwindigkeitsniveau (Anstieg der durchschnittlichen Motorleistung und der durchschnittlichen Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge) ergeben. Aktuelle Messungen über die auf deutschen Autobahnen gemessenen Durchschnittsgeschwindigkeiten gibt es nicht, denn die wurden zuletzt 1996 erfasst.¹² Mit einer Ausnahme: Im Bundesland Brandenburg wurden in 2006 auf der Basis von Zählschleifen auf Autobahnen Durchschnittswerte für die BAB 9 und BAB 10 berechnet: Ohne Geschwindigkeitsbegrenzung ergab sich für 4-streifige Strecken 137 km/h und für 6-streifige Strecken 142 km/h. Beim Tempolimit 120 117 km/h (4-streifig) und 122 km/h (6-streifig). Dabei variierten die Mittelwerte bei den Pkw für die tempounbegrenzten Streckenabschnitte dreimal so stark, wie für die tempobegrenzten Abschnitte.¹³

Weiterhin wird von Tempolimitgegnern gern angeführt, dass es ohnehin fast überall auf deutschen Autobahnen eine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt. Laut Antwort auf unsere Kleine Anfrage im Deutschen Bundestag ist auch das nicht richtig, denn auf etwa 66% des Autobahnnetzes darf gerast werden.¹⁴

2. Zugangsgerechtigkeit

Geschwindigkeitsbegrenzungen haben auch einen sozialen Effekt: Sie verbessern die Zugangsgerechtigkeit. Durch die Extremgeschwindigkeiten von einigen wenigen Rasern trauen sich viele - , nicht nur ältere Autofahrer nicht mehr auf der Autobahn zu fahren. Diese Problematik wird durch den demografischen Wandel weiter verschärft. Ein Tempolimit führt dazu, dass sich wieder mehr „Normalfahrer“ auf die Autobahn trauen.

3. Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf Autobahnen

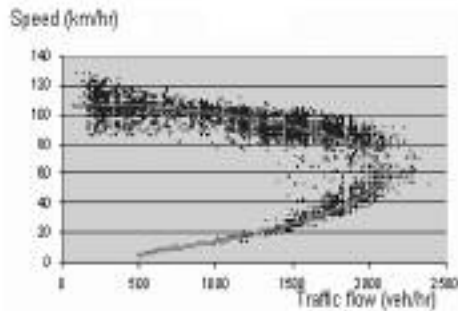


Abb. 3: Verkehrsfluss pro Fahrbahn als eine Funktion der Geschwindigkeit (städtische Autobahn mit zwei Fahrbahnen pro Richtung)¹⁵

Die Leistungsfähigkeit einer Straße wird nicht durch die maximal zulässige Geschwindigkeit, sondern durch die Anzahl der Fahrspuren bestimmt. Fahren die Fahrzeuge langsamer, kann der Sicherheitsabstand reduziert werden, wodurch die Kapazität steigt. Ein allgemeines Tempolimit harmonisiert den Verkehrsfluss insbesondere auf Autobahnen, weil die Geschwindigkeitsdifferenzen reduziert werden. Bei hohen Verkehrsbelastungen nehmen Unregelmäßigkeiten im Verkehrsfluss ab, was spontane Staubildungen verhindern kann.¹⁶

Wer permanent mit Tempo 150 fährt, braucht mehr Abstand vorne und hinten als der, der nur 100 km/h schnell ist. Überholt beispielsweise ein langsamer Kleinwagen mit Tempo 90 eine Lkw-Kolonne, schieben sich alle, die über 90 km/h schnell fahren können, wie eine Ziehharmonika dahinter zusammen. Und es kommt zu einem Stau. Wenn alle mit geringerer Höchstgeschwindigkeit fahren, können auch alle schneller ankommen. Der höchste Verkehrsfluss mit bis zu 2.600 Autos pro Stunde und Fahrspur stellt sich bei ca. 85 km/h ein, wenn sich die Geschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeuge einander anpassen und das Lückenspringen im Rahmen gehalten wird.¹⁷ Idealtypisch entspricht dieser Verkehrsfluss einem Fischschwarm, der in der Lage ist, sich stetig mit gleichen Abständen und identischer Geschwindigkeit in die gleiche Richtung zu bewegen. Abbildung 3 verdeutlicht die Relation von Geschwindigkeit (in km/h) und Verkehrsfluss (in Fahrzeugen pro Stunde) für eine städtische Autobahn.

Für diesen Fall liegt die maximale Kapazität bei 60 bis 70 km/h.

4. Auswirkungen auf Energieverbrauch und Kohlendioxid-Emissionen

Eine Studie des Umweltbundesamtes (UBA) ermittelte bei einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h einen Rückgang der von PKW auf Bundesautobahnen verursachten CO₂-Emissionen um 9%. Für die übrigen Schadstoffe wurden für die Autobahnen Reduktionen von 9 bis 28% ermittelt.¹⁸ Bezieht man die Gesamt-CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs auf den aktuellen Fahrzeugbestand und Kraftstoffverbrauch, so ergibt sich aus der Sofortmaßnahme Tempo 120 bis 2020 eine Einsparung von 40 Mio. t CO₂. Das entspricht einer jährlichen CO₂-Emission von 3,3 Mio. t und damit der Emission aller Busse bzw. eines Steinkohlenkraftwerkes. Ein konkretes Beispiel zeigt den Spareffekt für 100 km bei konstanter Fahrt: Ein Mittelklasse-Otto-Pkw benötigt bei 120 km/h ca. 6,5 l (154 g CO₂/km) und bei 160 km/h ca. 10,5 l (249 g CO₂/km) Kraftstoff. Ein Mittelklasse-Diesel-Pkw benötigt bei 120 km/h ca. 5,4 l (143 g CO₂/km) und bei 160 km/h ca. 8,2 l (217 g CO₂/km) Kraftstoff.

Ein Tempolimit trägt auch dazu bei, Betriebszustände im Bereich höherer Geschwindigkeiten zu vermeiden, in denen der Katalysator ansonsten seine sogenannte Volllastanreicherung erreicht, die zu einem sprunghaften Anstieg des Schadstoffausstoßes führt.

Geschwindigkeitsreduktionen führen ebenfalls zur Reduktion der Feinstaubemissionen. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses kann einen zusätzlichen Reduktionsbeitrag liefern: Die ständigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge, die zu hohen Schadstoffausstoßen führen, werden reduziert. Außerdem werden die Feinstäube reduziert, die durch Reifenabrieb und Aufwirbelungseffekte (Straßenstaub) entstehen.

Der große Vorteil gegenüber technischen Maßnahmen, deren Notwendigkeit als Teil einer Klimaschutzstrategie trotz eines Tempolimits zu unterstreichen ist, besteht in der Sofortwirkung eines generellen Tempolimits, die ohne zusätzliche Kosten und ohne Arbeitsplatzverluste eingeführt werden kann.

Die Bundesregierung betont, dass das Gebäudesanierungsprogramm – dessen Wichtigkeit wir nicht bestreiten – ein Vorzeigeprojekt des Klimaschutzes sei. Dieses Programm hätte im Jahr 2006 eine Millionen Tonnen CO₂ eingespart, was ein riesiger Erfolg sei. Warum sind 3,3 Mio. t durch das Tempolimit dann plötzlich so wenig?

5. Auswirkungen auf die Lärmimmissionen¹⁹

Lärminderungen beziehen sich nicht nur auf die geringeren Durchschnittsgeschwindigkeiten, sondern auch auf die sich daraus ergebende Verstärkung des Verkehrsflusses. Bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h könnten an Werktagen auf Autobahnen (LKW-Anteil 15%) eine Reduktion um 0,5 dB(A) und an Sonntagen und Feiertagen (Lkw-Anteil 0%) um 1 dB(A) an einem 25 m entfernten Immissionsort erzielt werden.²⁰ Exzessivgeschwindigkeiten von 150 km/h und mehr erzeugen besonders aggressive Geräusche, die durch ein generelles Tempolimit verhindert würden. Abbildung 4 stellt die Unterschiede zwischen 130 und 160 km/h dar.

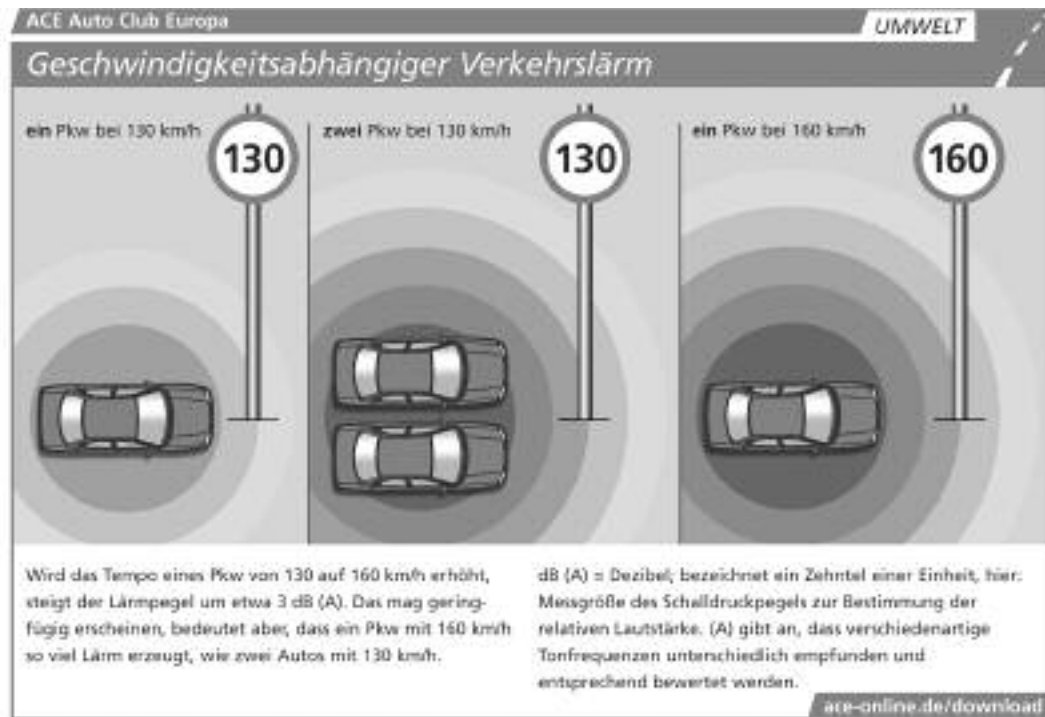


Abb. 4: Zusammenhang von Geschwindigkeit und Verkehrslärm um 1 dB(A) an einem 25 m entfernten Immissionsort erzielt werden.

6. Auswirkungen auf die Flächeninanspruchnahme

Die Bestimmungsgrößen, die die Dimensionierung der Straßen festlegen, werden durch verschiedene Richtlinien bestimmt, die Straßenquerschnitt, Kurvenradien, Neigungen und Trassierung vorschreiben. Diese richten sich wiederum nach der

so genannten Entwurfsgeschwindigkeit, für die eine Straße ausgelegt werden soll. Da die Kurvenmindestradien mit der Geschwindigkeit zunehmen, ermöglicht eine Geschwindigkeitsreduzierung auch eine günstigere Anpassung an den Geländeverlauf und somit eine flächensparendere Trassierung der Straße. Neben der tatsächlichen Realisierung beim Neu-, Um- und Rückbau ist auch eine Änderung der o.a. Richtlinien notwendig.

Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h könnte die erforderliche Mindestbreite jeder Fahrspur um etwa 30 – 50 cm reduziert werden. Das bedeutet für Autobahnen mit insgesamt vier Fahrspuren eine Reduktion von 1,2 bis 2,0 m. Daraus ergibt sich ein Einsparpotenzial von 1.200 bis 2.000 m² pro Straßenkilometer. Bezogen auf eine sechsspurige Autobahn würde bei einer realen Geschwindigkeit von 120 km/h bei einer Neutrassierung eine Verringerung der Inanspruchnahme neuer Fahrbahflächen um mindestens 5% erzielt werden.²¹

7. Kostensenkungseffekte durch ein Tempolimit

Kostensenkende Effekte durch ein Tempolimit ergeben sich durch Auswirkungen, die eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Lärmimmissionen, den Flächenverbrauch und die Gesundheit haben. Aufgrund allgemeiner Preissteigerungen ist davon auszugehen, dass die unten aufgeführten Kosten heute höher ausfallen würden.

Am Beispiel einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h kann gezeigt werden, dass zur Einhaltung der Grenzwerte eine Schallschutzwand ein Meter niedriger ausfallen könnte, wodurch je Kilometer Autobahn eine Kosteneinsparung von 250.000 Euro erzielt werden könnte. Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite um maximal zwei Meter, wie oben beschrieben, führt zu einer Kosteneinsparung von fast 400.000 Euro pro Km auf der Basis des Preisniveaus von 1994. Durch die Möglichkeit der Kapazitätsausweitungen (vergl. Kap. 3) werden Ausbauvorhaben möglicherweise überflüssig, was zu Einsparungen führt. Weitere Einsparungen kämen durch die Anpassung der Kurvenradien hinzu.²² Je nach Topographie könnten durch die veränderten Regelquerschnitte weitere, teilweise sehr hohe Kosteneinsparungen erzielt werden, weil auf teure Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken, Führung in Troglage) verzichtet werden könnte und die Anpassung an die Geländeform leichter fallen würde.

Auch durch vermiedene Unfälle könnten Einsparungen erzielt werden, was eine Auswertung zahlreicher Versuche mit niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten darlegt. Demnach würde ein Gesamtkonzept mit Tempo 100/80/30 (Autobahn/außerorts/innerorts) ein volkswirtschaftliches Einsparpotential von insgesamt rund 3 Mrd. Euro/Jahr ergeben.²³ Trotz der geringeren Tempobegrenzung für Autobahnen, könnten auch durch Tempo 120 erhebliche Einsparungen erzielt werden.

8. Auswirkungen auf die Automobilindustrie

Von einem Tempolimit werden auch positive Technologieeffekte für Deutschland ausgehen. Alle größeren Autohersteller exportieren insbesondere ihre Premiumfahrzeuge (Fahrzeuge mit einem technischen Leistungsstandard, der nach Meinung der Automobilindustrie signifikant über dem Niveau des Pkw-Marktes liegt) weltweit und konstruieren sie mit autobahn-tauglichen Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h und höher. Ein Tempolimit ist Grundvoraussetzung für ein Signal an die Autoindustrie, sparsamerer Autos mit kleineren, leichteren Motoren und schmalere Reifen zu bauen. Die Sicherheit der Insassen kann mit geringerem Aufwand und Fahrzeuggewicht sichergestellt werden. Dieses Abrüsten der Fahrzeuge könnte die CO₂-Emissionen von Pkw in relativ kurzer Zeit reduzieren und die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Autoindustrie im globalen Markt weiter verbessern sowie Arbeitsplätze sichern.

60% der Pkw-Neufahrzeuge im Jahr 2005 wiesen eine Höchstgeschwindigkeit von über 180 km/h auf.²⁴ Würde nun infolge eines Tempolimits die Auslegung der Fahrzeuge auf niedrigere Höchstgeschwindigkeiten hin verlagert, so würden allein dadurch CO₂-Minderungseffekte in Höhe von schätzungsweise 20-30% erreicht.²⁵ Ein Beispiel: Ein Porsche Cayenne verbraucht im Vollgasbetrieb auf der Autobahn 70 l/100 km (1.659g CO₂/km). Das entspricht dem Verbrauch eines 70 t schweren Schützenpanzers.²⁶

Das folgende Argument, des Verbandes der Automobilindustrie ist leicht zu widerlegen: „Das Siegel des ‚Autobahn-tested‘*²⁷ ist ein wichtiges Element in der Wahrnehmung deutscher Marken auch in anderen Ländern. Es trägt so in nicht unbeträchtlichem Maße zum Glanz von ‚Made in Germany‘ bei und stärkt damit die deutschen Exporterfolge. Das gut ausgebaute Autobahnnetz und die Möglichkeiten freier Geschwindigkeitswahl haben Maßstäbe gesetzt für die Fahrwerks- und Sicherheitstechnik, die sich auch dort auswirken, wo nur niedrigere Höchstgeschwindigkeiten erlaubt sind, wie etwa in den USA.²⁸ Dies entspricht nicht den Tatsachen, denn Porsche exportiert vorwiegend in die USA, wo ein Tempolimit von 88 bis 120 km/h gilt. Toyota, der größte Konkurrent der deutschen Automobilindustrie, produziert in Japan unter den Bedingungen von Tempo 110. Das Tempolimit als Killer für die deutsche Automobil-Industrie entspricht also nicht der Realität. Im Gegenteil: Angesichts steigender Ölpreise und zunehmender Klimaprobleme sichern sparsame Autos die Zukunft deutscher Arbeitsplätze. Das gleiche unverantwortliche Klagen der Automobilindustrie, die auch in den 80iger Jahren ihren Untergang prophezeite, vollzog sich, als der

Fahrzeugkatalysator in Deutschland eingeführt werden sollte, obwohl zu der Zeit in den USA und Japan schon länger alle Neufahrzeuge mit Dreiwegekatalysatoren und Lambdasonden ausgestattet waren.

Die Welt braucht sparsame und sichere Autos, denn 67% der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und 19% der gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland stammen aus dem motorisierten Individualverkehr.²⁹

9. Welches Limit ist das Richtige?

In allen anderen Staaten gilt ein Tempolimit. Für Deutschland als Transitland ist eine Harmonisierung der EU-Geschwindigkeiten besonders wichtig. Unabhängig von der Frage Tempo 130 oder 120 ist von zentraler Bedeutung, dass Exzessgeschwindigkeiten einer kleinen Gruppe von Autofahrern von 150 km/h und mehr unterbunden werden, weil es diese Raser sind, die in Bezug auf Verkehrssicherheit, Energieverbrauch, Lärm, Verkehrsfluss und Verdrängung von Normalfahrern die größten Probleme verursachen. Solche Geschwindigkeiten gehören nicht auf öffentliche Straßen, sondern allenfalls auf Rennstrecken. Die Vorteile für das Klima dürften für Tempo 130 ähnlich wie für Tempo 120 sein. Wenn die SPD Tempo 130 vorschlägt, dann ist es auch ihre Pflicht für Untersuchungen zu sorgen, die die aktuelle Situation des Verkehrsgeschehens auf deutschen Autobahnen erfasst, um aktuelle Emissionsberechnungen durchführen zu können. Die Erfassung der auf deutschen Autobahnen gefahrenen Geschwindigkeit wurde 1996 eingestellt.

* Anmerkung zu Testwagenfahrten. Hier vom sogenannten Turbo-Rolf:

„Das Gericht sah es als erwiesen an, das der DaimlerChrysler-Mitarbeiter durch Drängelei den Unfalltod einer 21 Jahre alten Mutter und ihrer zweijährigen Tochter verursacht hat. Er überholte mit 230 bis 250 km/h zunächst zwei Zeugen, die immerhin mit 200 und 220 bis 230 km/h unterwegs gewesen seien. Vor ihm überholte ein Kleinwagen mit 130 bis 150 km/h einen Ford Transit auf der linken Spur, dem sich der Angeklagte mit immenser Geschwindigkeit auf 20 m genähert hatte. Als die FahrerIn des Kleinwagens plötzlich das große bedrohliche Fahrzeug hinter sich gesehen habe, sei sie ruckartig nach rechts ausgewichen, ins schleudern gekommen und gegen einen Baum geprallt.“

- 1 Vergl.: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag (20.04.2007): Einführung eines generellen Tempolimits von 120 km/h auf deutschen Autobahnen, BT-Drs. 16/5420 (http://www.toni-hofreiter.de/ansicht.php?veranst_id=300)
- 2 Vergl.: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag (20.04.2007): Tempolimit 130 km/h auf Autobahnen sofort einführen (BT-Drs. 16/6894) (<http://www.toni-hofreiter.de/dateien/1606894.pdf>)
- 3 Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa, Pressemitteilung Euro/02/04 (http://www.euro.who.int/mediacentre/PR/2004/20040406_2?language=German)
- 4 ACE, Autoclub Europa (2007): Geschwindigkeitsmanagement statt Tempolimit, S. 10
- 5 Europäischer Verkehrssicherheitsrat, Ein Strategieplan für Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen für die Europäische Union (Brüssel 1997, in: VCÖ (Verkehrsclub Österreich, Wolfgang Rauh (2000): Mit Sicherheit mobil – Straßenverkehr ohne Todesopfer, S. 20
- 6 VCÖ (Verkehrsclub Österreich), Wolfgang Rauh (2000): Mit Sicherheit mobil – Straßenverkehr ohne Todesopfer, S. 20 (http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/downloads/vcoe_mobil01.pdf)
- 7 Deutscher Bundestag (2005): Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr (Unfallverhütungsbericht 2004/2005, Drs. 16/2100). S. 24
- 8 Durth, W. et al: Fahrverhalten und Unfallentwicklung auf hessischen Autobahnen, Untersuchung im Auftrag des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik, Schlussbericht, November 1989
- 9 Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST,1984): Abschätzung der Auswirkungen einer Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf das Unfallgeschehen im Straßenverkehr (<http://de.wikipedia.org/wiki/Tempolimit>)
- 10 Schlothauer & Wauer, Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr (10/2007): Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg, S. 14f (http://www.mir.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/studie_tempolimit.pdf)
- 11 (vergl.: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN /Die Grünen (05/2007): Positionspapier Vision Zero – Mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen – Keine Toten – Keine Schwerverletzten (http://www.toni-hofreiter.de/dateien/Positionspapier-Vision_Zero.pdf)
- 12 Vergl: Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag: Unfallgeschehen auf deutschen Autobahnen (Liegt noch nicht als Bundestagsdrucksache vor)
- 13 Schlothauer & Wauer, Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr (10/2007), S. 18
- 14 Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag (22.04.2007): Kleine Anfrage zum Tempolimit auf deutschen Autobahnen für besseren Klimaschutz und mehr Verkehrssicherheit, BT-Drs.: 16/5063 (http://www.toni-hofreiter.de/dateien/16-4958%20Hofreiter_Tempolimit.pdf)
- 15 OECD, ECMT: Speed Management (Summary Document), o.O., 2006 (<http://www.cemt.org/JTRC/index.htm>)
- 16 Universitätsprofessoren des Verkehrswesens (September 2004): http://vpln01.vkw.tu-dresden.de/svt/html/presse/geschw_bab_sep2004.pdf
- 17 Christoph Drösser: Ausgebremst – Formeln für den Stau, in die Zeit Nr. 26, 18.06.2003 und Uni Karlsruhe, AIFB: Kaja Maria Pfeifer (18.01.2005) (<http://www.aifb.uni-karlsruhe.de/Lehre/Winter2004-05/organic/09-EmergenzImVerkehr-KajaPfeiffer.pdf>)
- 18 Sachverständigenrat für Umweltfragen (Juni 2005): Umwelt und Straßenverkehr. Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr. S. 423-428
- 19 SYLVIE, EU-Projekt zur Lärminderung/Umweltschutzabteilung Wien, in: ACE, Autoclub Europa (2007): Geschwindigkeitsmanagement statt Tempolimit, S. 13
- 20 Umweltbundesamt (1999): Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3136.pdf>) S. 15 f
- 21 Umweltbundesamt (2003): Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr (UBA Texte 90/03). S. 305-308
- 22 Umweltbundesamt (1999): S. 32 f
- 23 UPI (Umwelt- und Prognose- Institut e.V., 1997): Möglichkeiten der Einsparung volkswirtschaftlicher Kosten durch Geschwindigkeitsbegrenzungen (UPI-Bericht Nr. 42), Mai 1997, 2. Auflage Juni 2000, S. 62
- 24 Kraftfahrtbundesamt (KBA, 2005): Statistische Mitteilungen, Reihe 3: Neuzulassungen - Besitzumschreibungen – Löschungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, S. 22 f
- 25 Wuppertal-Institut (WIKUE, 04/2007): Klimaschutz und Verkehr – Einordnung aktuelle diskutierter Ansätze, S. 18 (http://www.wupperinst.org/uploads/tx_wibeitrag/klimaschutz-pkw.pdf)
- 26 Spiegel Online, Michael Soukup (25.05.2007): Schweizer Grüne wollen Monster-Geländewagen verbieten (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,484687,00.html>)
- 27 Quellenangabe zur Anmerkung: Friderichsen, Gisela: „ Es passt halt alles so gut“, in Der Spiegel 01.03.2004; SZ, 19.02.2004: „Autobahn-Raser muss ins Gefängnis“: Kerscher, Helmut, „Die Beweiskraft eines Scheinwerfers und korrigierte Zeitangaben“, in SZ, 19.02.2004, in: Wolfgang Zängel (2007): Rasen im Treibhaus – Warum Deutschland ein Tempolimit braucht, S. 158
- 28 VDA (2007) Fakten gegen ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen, S. 17 (http://www.vda.de/de/co2_klimaschutz/tempolimit/files/tempolimit.pdf)
- 29 UBA-Daten (1995 bis 2005): Kohlendioxid-Emissionen Verkehr

gedruckt auf 100 % Recycling-Papier

Schlusslicht Deutschland:

Bis Ende 2006 konnte man auf den Autobahnen der australischen Provinz Northern Territory unbegrenzt rasen. Dieser Staat besteht hauptsächlich aus Wüste. Seitdem dort zum 1.1.2007 ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen eingeführt wurde, ist Deutschland das letzte Land der Welt ohne Tempolimit auf Autobahnen.

Herausgeber:

Dr. Toni Hofreiter
Mitglied des Deutschen Bundestages
Bündnis 90/Die Grünen

Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

www.toni-hofreiter.de

Schutzgebühr: 1,00 €