



Tempolimit 130 – muss nicht sein

Beim Thema Tempo 130 ist die Nation mindestens seit Einführung der Richtgeschwindigkeit im Jahr 1974 gespalten. Neben dem Argument der CO₂-Reduktion wird aus dem Lager der Befürworter immer wieder die Verkehrssicherheit angeführt. Doch die Wirkung wäre gering.

Immer wenn bei bestimmten Vorhaben und Unterfangen Tote im Spiel sind, wird eine Diskussion auf rationaler Ebene schwierig – gleichwohl basieren viele Vorhaben und Unterfangen einer Gemeinschaft genau auf solchen Berechnungen, nämlich, wie viele Tote man zu erwarten habe – das mag man zynisch finden oder nicht, ist aber die Realität. Wird ein Tunnel errichtet, um auf dem Verkehrsweg mühselig zu passierende Gebirgsketten zu umgehen, kalkulieren die Bauherren Unfalltote von Beginn an mit ein. Als beispielsweise der Gotthard-Eisenbahntunnel im Jahr 1880 fertiggestellt war, hatten 199 Bauarbeiter ihr Leben verloren – umgerechnet auf die Strecke ergibt das etwa 13 Todesopfer je Kilometer. Heute agiert man bei Tunnelprojekten viel sicherer – dennoch kamen beim Bau des modernen Gotthard-Basistunnels neun Menschen ums Leben, was etwas einem Opfer je sechs Kilometer entspricht.

An vielen Stellen im Leben wird abgewogen zwischen Genuss, Nutzen, Wirtschaftlichkeit – und Tödlichkeit. Im Jahr 2018 kamen auf deutschen Straßen laut statistischem Bundesamt 281 Personen infolge Alkoholmissbrauchs um, und hier schreit niemand auf. Denn der mitunter tödliche Alkohol ist ein gesellschaftlich akzeptiertes Genussmittel.

Auch im deutschen Straßenverkehr sterben Menschen. Jeden Tag. Doch die Gemeinschaft stellt

ganz bewusst den Nutzen der Mobilität über den bedingungslosen Schutz des einzelnen Individuums. Selbst im striktesten geregelten Verkehr sterben immer wieder Menschen. Flächenländer wie Norwegen, die Schweiz und Schweden gehören laut Weltgesundheitsorganisation zu den sichersten Nationen mit nur 2,7 respektive 2,8 Verkehrstoten pro 100.000 Einwohnern im Jahr 2018. Dabei geht man in der Schweiz besonders hart gegen Temposünder vor: Seit Einführung des so genannten Sicherheitspaktes (Via Secura) werden Geschwindigkeitsverstöße in einer Größenordnung ab 40 bis 80 km/h je nach Straßenart als Raserdelikt eingestuft und mit wenigstens einem Jahr Freiheitsentzug geahndet.

Deutschland befindet sich in der Top Ten der verkehrssichersten Nationen der Welt

In Deutschland, dem Staat mit der umstrittenen Richtgeschwindigkeit, also der Nation, die ihren Autofahrern auf vielen Abschnitten keinerlei Höchstgeschwindigkeit vorschreibt, sind laut Weltgesundheitsorganisation 4,1 Verkehrstote pro 100.000 Einwohner zu beklagen. Damit rangieren neben den oben besprochenen Ländern zwar noch UK (3,1), die Niederlande (3,8) und Dänemark vor Deutschland, aber deutlich mehr europäische Flächenländer schneiden schlechter ab, darunter Österreich (5,2), Frankreich (5,5), Italien (5,6), Belgien (5,8), Tschechien (5,9), Estland (6,1), Slowenien (6,4), Serbien (7,4), Portugal (7,4), Ungarn (7,8) sowie Kroatien (8,1)

– allesamt Staaten mit strikten Tempolimits von maximal 130 km/h auf Autobahnen. Natürlich sind all diese Länder topografisch und hinsichtlich ihrer Straßentypen sowie -beschaffenheiten nicht miteinander vergleichbar. Auch die bestehende Fahrzeugflotte dürfte in Kroatien ein höheres Durchschnittsalter aufweisen als in Österreich oder Frankreich – aber allen Unterschieden zum Trotz lässt sich sagen, dass Deutschland gut abschneidet – es zählt weltweit zur Top Ten der sichersten Flächenländer.

Bezieht man noch die durchschnittliche Streckenleistung mit ein und betrachtet lediglich die Autobahnen, um die es hier ja schließlich geht, wird das Bild nicht schlechter. So kommt Deutschland nach einer Erhebung des European Transport Safety Council, die in den Jahren zwischen 2011 und 2013 durchgeführt wurde, auf 1,9 Verkehrstote je Milliarde zurückgelegter Kilometer ausschließlich auf Autobahnen. Hier schneidet Frankreich beispielsweise besser ab mit 1,7 Verkehrstoten innerhalb dieser Streckenleistung, aber das sonst so sichere Norwegen weist ebenfalls 1,9 Autobahn-Verkehrstote auf und liegt gleichauf mit Deutschland. Zahlreiche strikt temporegulierte europäische Länder schneiden schlechter ab, darunter Spanien, Slowenien und Belgien mit jeweils 2,9, Tschechien mit 3,0, Italien mit 3,1, Portugal mit 3,8, Ungarn mit 4,4 und Polen mit 4,8 Verkehrstoten je einer Milliarde Autobahnkilometer. Dänemark, UK, die Niederlande, Schweden, die Schweiz und Finnland schneiden mit 0,8 bis 1,6 Verkehrstoten in dieser Disziplin erwartungsgemäß besser ab.

Doch was brächte ein allgemeines Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen, wie es viele

(Fortsetzung auf S. 42)

Gruppen, Organisationen und Parteien fordern? Man weiß es nicht sicher. Denn es fehlen schlicht und ergreifend konkrete Daten, die Aufschluss geben könnten. Sämtliche Prognosen basieren auf Modellrechnungen. Doch der Reihe nach.

Viele Autobahn-Unfälle mit getöteten Personen würden auch mit Tempolimit 130 stattfinden

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat bereits die nach Straßenarten aufgeschlüsselten Verkehrstoten für das Jahr 2019 veröffentlicht und weist 356 auf hiesigen Autobahnen Getötete Personen aus (zum Vergleich: 1.757 Verkehrstote auf Landstraßen). Das sind immerhin 68 Getötete weniger als noch 2018. Natürlich ist jeder Tote einer zu viel, klarer Fall. Die Frage, ob ein Tempolimit etwas brächte, bedürfte eine genaue Analyse jedes einzelnen Unfalls, und die gibt es aktuell einfach nicht. Zwar geben die Verkehrsstatistiker beispielsweise an, dass ein Unfall wegen nicht angepasster Geschwindigkeit geschah, doch was heißt das genau? Gerät ein Fahrzeug auf regennasser Autobahn mit 95 km/h wegen Aquaplaning ins Schleudern und auf die Gegenseite, so ist das nicht angepasste Geschwindigkeit – ein Unfall jedoch, der sich auch mit allgemeinem Tempolimit von 130 km/h höchstwahrscheinlich ereignet hätte.

Der erste Schritt einer genauen Analyse wäre, jene Getöteten auf Autobahnen herauszurechnen, die auf ohnehin limitierten Abschnitten verunfallen. Das wurde zwar schon getan in mancher Statistik, aber heraus kommt dabei, dass es etwa in dem Verhältnis mehr oder weniger Tote gibt, wie es die Streckenverhältnisse – limitiert oder unlimitiert – anteilig widerspiegeln. Also müsste man einen Schritt weitergehen und all die tödlichen Unfälle exakt untersuchen, die auf unlimitierten Strecken erfolgen und wiederum diese aussortieren, bei denen ein niedrigeres Tempo als etwa 140 oder 150 km/h im Spiel ist, denn das wäre wohl erwartungsgemäß die Geschwindigkeit, die viele Autofahrer bei einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung von 130 km/h an den Tag legten, die eher zügiger unterwegs sein möchten – zumindest beim aktuell gültigen Bußgeldkatalog. Vor noch nicht allzu langer Zeit zitierte das Magazin „Spiegel Online“ eine Studie des Bundesverkehrsministeriums, nach der ohnehin nur rund zehn Prozent der Autofahrer schneller als mit 130 km/h unterwegs seien – natürlich schlussfolgernd, dass man demnach ja ein Limit ruhig einführen könne. Klingt plausibel – warum Politik für eine Minderheit machen? Doch so einfach liegen die Dinge nicht.

US-amerikanische Automobilkunden verstehen „Autobahn tested“ als Qualitätssiegel

Für wen ist die Richtgeschwindigkeit also wichtig, wenn sie der mehrheitlichen Autofahrerschaft gar nichts bringt? Für Autoenthusiasten, die scharf auf Raserei sind? Mitnichten. Deutschland ist eine Autonation, wer das anzweifelt, dem sei empfohlen, sich nur ein paar Minuten mit den Modellpaletten deutscher und anschließend internationaler Hersteller auseinanderzusetzen. In keinem Land gibt es so

viele Fabrikate, die in solch geballter Menge Performance-Modelle am Markt platzieren wie in Deutschland und in hoher Stückzahl auch in alle Kontinente der Welt exportieren. Natürlich, da wären Ferrari und Maserati in Italien sowie Alfa Romeo mit den Quadrifoglio-Varianten. Da wären Ford und Cadillac in den USA mit vereinzelt Performance-Modellen oder Nissan und Lexus mit Fahrzeugen wie dem legendären GT-R oder die F-Modelle von Lexus und natürlich die Briten mit Jaguar und Land Rover als Luxusmarke. Das Angebot aus Deutschland dürfte am größten sein bezüglich leistungsstarker Offerten mit zahlreichen AMG-Modellen von Mercedes, den M-Varianten von BMW sowie Audis RS-Ausführungen. Porsche steht sogar als ganze Marke für sportive Fahrzeuge, und die weiteren Tochterunternehmen deutscher Autohersteller dürfen nicht vergessen werden, darunter Bentley, Bugatti, Lamborghini und Rolls-Royce. Am tüchtigen Verkauf dieser Modelle hängen Arbeitsplätze, doch es gibt eine nicht kleine Gruppe in der deutschen Gesellschaft, die den Absatz solcher Fahrzeuge lieber heute als morgen eindämmen möchte, weil sie nicht in das eigene Weltbild passen.

Unsere Autobahnen sind weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt, sie sind sozusagen Markenzeichen und imagebildend. Nicht umsonst assoziieren beispielsweise die US-amerikanischen Automobilkunden das Adjektiv „Autobahn tested“ mit qualitativ wertigen Fahrzeugen. Das Auto ist mehr als ein Fortbewegungsmittel, es ist ein Kulturgut. Und die Möglichkeit, ein performantes Auto hier legal ausfahren zu dürfen, ist längst ein Stück Kulturgeschichte, das es verdient, zu bleiben. Interessanterweise erwägen diejenigen, die für ein striktes Limit plädieren, nicht, den Radverkehr zu begrenzen, der im Zuge des ökologisch motivierten Verkehrswandels gestiegen ist und heutzutage nahezu 20 Prozent mehr Verkehrstote verursacht als noch vor einem Jahrzehnt – hier wird mit zweierlei Maß gemessen, denn wer bestimmt schon, dass der Radverkehr die gute Sache ist und leistungsstarke Autos die böse? Zumal Rad-

fahren auch gar nicht geeignet ist, alle Aufgabenbereiche in der Mobilität abzudecken.

Das CO₂-Emissionsproblem muss gelöst werden, keine Frage. Zügige, weitgehende Dekarbonisierung kommt als probates Mittel in Frage. Die Bundesregierung hat sich allerdings zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 treibhausgasneutral zu werden, somit wäre dieser Punkt schon einmal abgehakt. Und woher kommt eigentlich die Forderung ausgerechnet nach Tempo 130, wer legt das fest? Meinte man es mit der Verkehrssicherheit wirklich ernst, müsste man das Autobahn Tempo auf 90 km/h absenken – doch davor schrecken auch die Hardliner zurück.

Der Verbleib bei der Richtgeschwindigkeit macht Sinn, denn der Gewinn sowohl bei den Themen Verkehrssicherheit als auch Umwelt wäre mit Tempo 130 marginal. Natürlich müssen wir die Anzahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr minimieren, doch das passiert kontinuierlich Jahr für Jahr. 1970 hatte Deutschland (ohne die ostdeutschen Bundesländer) noch 21.332 Verkehrstote zu beklagen, fünfzig Jahre später dürften es bereits unter dreitausend sein. Man sollte würdigen, dass die Weiterentwicklung der Technologie für diesen enormen Rückgang gesorgt hat statt an der Stellschraube „Tempolimit“ zu drehen, die nur einen kleinsten Bruchteil an Verbesserung bringt.

Übrigens ist Performance auch ein Technologietreiber, der die Autos nicht nur schneller, sondern auch sicherer macht – diesen Aspekt muss man ebenso in den Diskurs einbinden, was aber in der Öffentlichkeit nie getan wird. Performante Fahrzeuge erfordern maximal leistungsfähige Bremssysteme und Fahrwerke – in einem Leitmarkt ohne generelles Tempolimit sind davon auch Konsumenten-Modelle für die breite Masse betroffen. Mit einem Tempolimit fiel dieses Erfordernis weg, und der Entwicklungsaufwand für die Vehikel könnte auf Kosten der Qualität sinken. Daher braucht Deutschland diese jahrzehntealte Diskussion nicht mehr – genauso wenig wie ein allgemeines Tempolimit.

