

Tempolimits für weniger Verbrauch und mehr Sicherheit

Die Debatte um ein Tempolimit erfährt auch aktuell wieder Aufmerksamkeit. Wegen den hohen Spritpreisen wird für den Verbraucher*innenschutz eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf Autobahnen empfohlen. In Umfragen gibt es eine leicht erhöhte Zustimmung dafür. Inzwischen sind sogar Lobbyverbände wie der ADAC nicht pauschal mehr gegen ein Tempolimit. Nur das Verkehrsministerium unter der Leitung der FDP sträubt sich mit Ausreden wie einem Schildermangel gegen ein Tempolimit. Dabei bestätigen Verkehrsforscher*innen die Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbegrenzung. Einerseits wird der Verkehrsfluss nicht mehr durch unterschiedlich hohe Geschwindigkeiten gestört, die durch dichtes Auffahren und abruptes Bremsen einen Stau verursachen. Der harmonische Verkehrsfluss sorgt zumal für eine Erhöhung der Kapazität je Fahrstreifen um 100 Fahrzeuge je Stunde. Andererseits wird wie bereits erwähnt durch ein Limit der Ausstoß von Schadstoffen begrenzt. Das Umweltbundesamt hatte 2020 ausgerechnet, dass bei einem Tempolimit von 130 Stundenkilometer auf Autobahnen 1,5 Millionen Tonnen CO₂ und 600 Millionen Liter Sprit einsparen ließe. Größere Einsparungen gelingen bei noch niedrigeren Limits. Bei Tempo 120 wären dies 2 Millionen Tonnen CO₂ und 800 Mio. Liter Sprit, bei Tempo 100 sogar 4,3 Mio. Tonnen CO₂ und 1,7 Milliarden Liter Sprit. Diese Werte basieren übrigens auf der Fahrleistung des Jahres 2020, welche durch die Corona-Pandemie geringer ausfiel als Jahre zuvor, wo davon auszugehen ist, dass bei stärkerer Verkehrsbelastung die Einsparungen noch höher ausfallen. Das wichtigste Argument für ein Tempolimit bleibt die Stärkung der Verkehrssicherheit. Auch hier wird von der Autolobby und nachstehenden Parteien das Argument vorgelegt, dass viele Autobahnabschnitte bereits ein Tempolimit haben und die Verkehrssicherheit nicht deutlich besser war als bei freien Abschnitten. Tatsache ist, dass circa 70% der deutschen Autobahnabschnitte kein Tempolimit haben und dass es eine Studie zur Verkehrssicherheit mit Tempolimit existiert. Bis Ende 2002 galt auf der A24 in Brandenburg auf einer Strecke von ca. 62 Km kein Tempolimit. Im Jahr 2001 wurden auf diesem Abschnitt 1200 Unfälle mit 11 Toten gezählt. Ende 2002 wurde ein Limit von 130 km/h eingeführt und wissenschaftlich begleitet. Das Ergebnis daraus ist, dass sich die Zahl der schweren Unfälle halbierte, von 654 auf 337 Unfälle mit Personenschaden. Die Zahl der Verunglückten sank ebenfalls von 838 auf 362, was ein minus von 57% bedeutet.

Wird über das Tempolimit gesprochen, muss auch die Situation in Ortschaften betrachtet werden. Denn besonders in Innenstädten sind Fußgänger*innen und Radfahrer*innen durch überhöhte Geschwindigkeiten auf belasteten Strecken gefährdet. Anwohner*innen an viel befahrenen Straßen werden zudem durch den Lärm der Motorengeräusche und des Rollabriebs beeinträchtigt. Die Straßenverkehrsordnung sieht innerorts jedoch eine Geschwindigkeitsbegrenzung von mindestens 50 km/h vor. Tatsächlich müssen niedrige Limits gesondert begründet werden, beispielsweise Straßen in der Nähe von Schulen/KiTas.

So kommt es auch, dass sich Tempo-30-Zonen meist in Wohngebieten finden lassen, aber nicht auf Hauptverkehrsstraßen. Dabei kann eine Begrenzung auf 30 km/h bei Unfällen das Risiko auf schwere Verletzungen deutlich sinken lassen. Ein Pilotversuch mit 30 Stundenkilometer auf einer Hauptverkehrsstraße hatte gezeigt, dass sich nicht nur der Verkehrsfluss verbessert hat, sondern auch die Luftqualitätswerte an den Messstellen besser waren als zuvor. Ein Effekt, der sich gezeigt hatte, war der vermehrte Umstieg auf das Fahrrad, begründet mit der besseren Verkehrssicherheit durch vorausschauendes Fahren bei niedrigeren Geschwindigkeiten. Auch Beispiele wie aus Spanien, wo seit Mai 2021 Tempo 30 innerorts (bei einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung) gilt, zeigen im Zusammenhang mit städtebaulichen Umstrukturierungen (breitere Fahrradwege, Shared-Space-Zonen etc.) deutliche Verbesserungen in der Verkehrssicherheit und beim Umweltschutz. Deshalb drängen auch viele Gemeinden in Deutschland auf eine Änderung der StVO.

Zusammengefasst soll durch diesen Antrag folgendes beschlossen werden:

- Die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen (autobahnähnliche Straßen)
- Die Änderung der StVO dahingehend, dass Kommunen frei entscheiden können, welche Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts gelten sollen.