Standpunkt zum Tempo 130

Wer will, der kann

VON MARKUS PETERS

Egal, wie viele Unterschriften Gegner und Unterstützer einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen auch gesammelt haben; egal, dass sich nicht einmal mehr der Allgemeine Deutsche Automobilclub eindeutig gegen ein Tempolimit positioniert; egal, dass sich die Mehrheit der Deutschen – laut aktueller ZDF-Umfrage 59 Prozent – für Tempo 130 ausspricht: Eine staatliche Reglementierung benötigt mehr als nur gesellschaftliche Akzeptanz. Ein solcher Eingriff benötigt eine klare, stichhaltige Begründung.

Bei genauer Betrachtung der Fakten spricht viel dafür, dass die Vorteile eines Tempolimits eher marginal und allenfalls symbolischer Natur sein dürften. Auch wenn das Modell des fürsorglichen „Nanny-Staats“ offensichtlich wieder mehr Anhänger findet, was nicht zuletzt in den Wahl- und Umfrageergebnissen der Grünen zum Ausdruck kommt: Jenseits gesetzlicher Reglementierung gibt es effektivere Mittel, erwünschte Lenkungswirkungen zu erzielen. Zum Beispiel die Fiskalpolitik. Eine kräftige Erhöhung der Mineral- und Kfz-Steuer (nach Gewicht) und Senkung der Pendlerpauschale für den Individualverkehr dürften erheblich höhere CO2-Einspareffekte zur Folge haben als Tempo 130.

Problematisch ist, dass kaum valide Daten vorliegen. Durch ein Tempolimit lasse sich der gesamte CO2-Ausstoß um maximal 0,5 Prozent senken, sagt eine Studie des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 1999. Neuere Untersuchungen liegen nicht vor, wären aber notwendig. Bis zu 1,5 Millionen Tonnen CO2 könnten eingespart werden, mutmaßen Klimaschützer. Zum Vergleich: Die Schließung eines durchschnittlichen Braunkohlekraftwerks spart rund 15 Millionen Tonnen CO2. Das ist die zehnfache Menge.

Auch unter Sicherheitsgesichtspunkten sind die positiven Effekte eines generellen Tempolimits übersichtlich: Die USA, mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 121 Stundenkilometern auf Autobahnen, verzeichnet eine dreifach höhere Zahl von Verkehrstoten je 100 000 Einwohner. Auch der europaweite Vergleich bringt kaum weiter: Deutschland hat pro Milliarden gefahrener Kilometer denselben Anteil an Verkehrstoten wie Norwegen (beide 1,9) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern, marginal mehr als Frankreich (1,7/130 km/h) und die Schweiz (1,6/120 km/h). Belgien (2,9/120 km/h), Spanien (2,6/120 km/h) und Italien (3,1/130 km/h) liegen weit über den deutschen Zahlen. Mit Blick auf die Todesfälle auf Autobahnen müsste wohl eher der Linksverkehr als ein Tempolimit eingeführt werden, denn britische Motorways (1,0/113 km/h) sind weit sicherer als deutsche Schnellstraßen.

Ohnehin sind unter Sicherheitsaspekten die Autobahnen nicht das Hauptpro-blem. Von den 3275 Unfalltoten im Jahr 2018 starben 984 innerhalb geschlossener Ortschaften, 2291 auf Landstraßen und 424 auf Autobahnen. Unbestritten ist aber, dass immer noch viel zu viele Menschen in Deutschland durch unangepasste Geschwindigkeit auf Autobahnen ums Leben kommen. 196 Fälle zählte die Bundesanstalt für das Straßenwesen im Jahr 2018. Es wäre allerdings ein Trugschluss zu glauben, dass sich dies sich nach Einführung eines Tempolimits entscheidend ändern würde. Denn Todesfälle durch unangepasste Geschwindigkeit wurden sowohl auf Autobahnabschnitten mit als auch auf Abschnitten ohne Limit registriert. Statistisch relevante Abweichungen zur einen oder anderen Seite sind bisher nicht zu beobachten.

Ohnehin ist die Diskussion um ein generelles Tempo 130 auf Autobahnen eine rückwärts gewandte Diskussion. Weil starre Geschwindigkeitsbegrenzungen nur eine trügerische Sicherheit vorgaukeln. Bei guten Sichtverhältnissen und geringer Verkehrsbelastung mag Tempo 130 angemessen sein, bei Regen, Nebel oder dichtem Verkehr kann eine Fahrt in derselben Geschwindigkeit in ein Himmelfahrtskommando ausarten.

Warum nicht die Höchstgeschwindigkeit anhand objektiver Faktoren wie zum Beispiel Verkehrsdichte, Sichtverhältnisse, Unfälle, Baustellen, Umwelt- und Lärmbelastung ermitteln und auf zentral gesteuerte Schilderbrücken übertragen? Im Zeitalter der Digitalisierung ist das kein Hexenwerk. Wer unbedingt an einem sonnigen Sonntagmorgen auf der A 31 zwischen Meppen und Leer auf einer leeren Bahn mal so richtig aufs Gaspedal drücken will: Wohlan, so lasse man ihn denn fahren. Und wer Tempo 130 einhalten will: Es ist schon heute keineswegs verboten, sich an die Richtgeschwindigkeit zu halten. Wer will, der kann.