

Ist 30 das neue 50?

IN EUROPA LÄNGST NORMAL – HIERZULANDE NOCH IMMER HEISS DISKUTIERT: EIN TEMPOLIMIT. EIN NEUER BESCHLUSS DER LANDESVERKEHRSWACHT NIEDERSACHSEN GIBT WICHTIGE IMPULSE.

Kaum eine andere Diskussion wird in Deutschland so leidenschaftlich und über so viele Jahrzehnte hinweg geführt wie die um ein Tempolimit. Seit Jahren ringen Befürworter und Gegner miteinander, sammeln Argumente, verfassen Studien, vergleichen Zahlen und kommen zu erstaunlich unterschiedlichen Ergebnissen.

UNVERBINDLICH SCHNELL

Nachbarländer wie Frankreich und Österreich nahmen die Ölkrise 1973/74 zum Anlass, ein dauerhaftes Tempolimit auf ihren Autobahnen einzuführen. In Deutschland wurde das damals befristete Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen aufgrund von nur einer Gegenstimme im Bundesrat nicht in ein dauerhaftes Tempolimit von 130 km/h umgewandelt. Seitdem gilt eine unverbindliche Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Heute fährt laut der Bundesanstalt für Straßenwesen knapp ein Drittel der Autofahrenden auf Strecken ohne Tempolimit schneller als diese 130 km/h. Zwölf Prozent fahren zwischen 130 und 140 km/h, weniger als zwei Prozent schneller als 160 km/h, so eine Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft

„Die Beachtung von Tempolimits beeinflusst die soziale Norm und damit auch die Geschwindigkeitswahl Einzelner.“

HEINER BARTLING,
PRÄSIDENT DER LANDESVERKEHRSWACHT
NIEDERSACHSEN

(IW). Für die Mehrheit der Autobahnnutzenden brächte ein Tempolimit also keine Nachteile.

BESCHLUSS NIEDERSACHSEN

Als Beitrag zur Diskussion um ein Tempolimit auf Deutschlands Straßen hat der Gesamtvorstand der Landesverkehrswacht Niedersachsen einen Beschluss zu Geschwindigkeitsbeschränkungen gefasst. Innerorts wird die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen, verbunden mit einer Öffnungsklausel mit besonderer Begründung. Außer-

orts setzt sich der Vorstand für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h mit einer Öffnungsklausel mit besonderer Begründung ein, unabhängig von der zulässigen Gesamtmasse. Unabhängig von der zulässigen Gesamtmasse bedeutet eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge über 7,5 Tonnen.

Für Bundesautobahnen hat sich der Vorstand für die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h für alle Kraftfahrzeuge bis 3,5 t ausgesprochen. Zudem wird der verstärkte Ausbau von intelligenten Verkehrsbeeinflussungsanlagen empfohlen.

DIE GRÜNDE

„Geschwindigkeitsbeschränkungen begründen sich aus unserer ideellen Ausrichtung“, erläutert Landesverkehrswachtspräsident Heiner Bartling. „Zudem wissen wir, dass die Hauptunfallursache eine nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit ist und bleibt. Der Wirkungszusammenhang aus Geschwindigkeit und Unfallgeschehen ist deutlich.“ Weitere Gründe sind: die Vision Zero, die Verkehrsentwicklung im urbanen Raum, die Lebensrealität mit der Förderung einer nachhaltigen Mobilität, insbesondere des Radverkehrs. „Außerdem ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch aus dem Blickwinkel Umweltschutz und Lärm(-belästigung) zu empfehlen.“

Heiner Bartling und die stellvertretende Präsidentin Kirsten Lühmann werden diese Beschlussfassung in die Gremiensitzung der Deutschen Verkehrswacht einbringen.

