

# 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 Geschwindigkeits-  
wahl Einzelner.“*

HEINER BARTLING,  
PRÄSIDENT DER LANDESVERKEHRSWACHT  
NIEDERSACHSEN

(IW). Für die Mehrheit der Autobahn-  
nutzenden brächte ein Tempolimit  
also keine Nachteile.

## BESCHLUSS NIEDERSACHSEN

Als Beitrag zur Diskussion um ein  
Tempolimit auf Deutschlands Straßen  
hat der Gesamtvorstand der Landes-  
verkehrswacht Niedersachsen einen  
Beschluss zu Geschwindigkeitsbe-  
schränkungen gefasst. Innerorts wird  
die Einführung einer Regelgeschwin-  
digkeit 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 beson-  
derer Begründung ein, unabhängig  
von der zulässigen Gesamtmasse.  
Unabhängig von der zulässigen Ge-  
samtmasse bedeutet eine Anhebung  
der Höchstgeschwindigkeit für Kraft-  
fahrzeuge 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 aus-  
gesprochen. Zudem wird der verstärkte  
Ausbau von intelligenten Verkehrs-  
beeinflussungsanlagen empfohlen.

## DIE GRÜNDE

„Geschwindigkeitsbeschränkungen  
begründen sich aus unserer ideellen  
Ausrichtung“, erläutert Landesver-  
kehrswachtspräsident Heiner Bartling.  
„Zudem wissen wir, dass die Haupt-  
unfallursache eine nicht angepasste  
oder überhöhte Geschwindigkeit ist  
und bleibt. Der Wirkungszusammen-  
hang aus Geschwindigkeit und Unfall-  
geschehen ist deutlich.“ Weitere Gründe  
sind: die Vision Zero, die Verkehrs-  
entwicklung 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 stellvertre-  
tende Präsidentin Kirsten Lühmann  
werden diese Beschlussfassung in  
die Gremiensitzung der Deutschen  
Verkehrswacht einbringen.

