

Diskussion

Generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen

Die folgende Sammlung von Argumenten und Gegenargumenten soll helfen, die Diskussion eines generellen Tempolimits auf deutschen Autobahnen zu versachlichen und Missverständnisse und Irrtümer aufzuklären. Die Argumente gegen ein Tempolimit (fett gesetzt) stammen aus Zeitungen, Zeitschriften und Nachrichtenportalen.

Autobahnen sind die sichersten Straßen in Deutschland.

Stimmt. Autobahnen in Deutschland sind relativ sichere Straßen im Vergleich zu Landstraßen. Auf Autobahnen gibt es keinen Gegenverkehr, keine Kreuzungen (plangleiche Knoten), keine Hindernisse im Seitenraum (z.B. Alleebäume) und keine Menschen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Dennoch sind Autobahnen nicht „sicher“, weil dort immer noch zu viele Menschen schwer verunglücken und sterben.

Der größte Teil der Autobahnen hat bereits ein Limit.

Falsch. Auf etwa 30 Prozent der deutschen Autobahnen gilt ein Tempolimit, auf etwa 70 Prozent „freie Fahrt“ (1). Deutschland ist das einzige Land in der EU, in dem keine allgemeine, auf dem gesamten Autobahnnetz geltende Geschwindigkeitsbegrenzung existiert. In allen übrigen Ländern gibt es seit vielen Jahren allgemeine Tempolimits auf Autobahnen in unterschiedlicher Höhe, zumeist zwischen 110 km/h und 130 km/h (2).

Deutsche Autobahnen sind die sichersten in der Welt.

Falsch. Im internationalen Vergleich steht Deutschland mit drei getöteten Personen je 100 km Streckenlänge der BAB schlechter da als Großbritannien, die Niederlande, die Schweiz, Dänemark, Finnland und Frankreich – alle zwischen einem und 2,5 Getöteten je 100 km Streckenlänge (3). Wer das vorgegebene Ziel der EU anstrebt, die Zahl der Verkehrstoten erheblich zu mindern, muss sich nach dem Prinzip „benchmark“ an den besten Staaten orientieren.

Die Ergebnisse aus Studien bzw. Erfahrungen im Ausland sind nicht auf Deutschland übertragbar.

Fraglich. Sind die Verkehrsbedingungen in Deutschland wirklich so viel anders als in anderen europäischen Ländern, beispielsweise in den Niederlanden, der Schweiz, in Dänemark oder Frankreich? Oder sind die Deutschen anders als die Menschen in Europa (dümmer oder unbelehrbar)? Beides nicht. Wir können und sollten aus den Erfahrungen des Auslands dort, wo es besser läuft als bei uns, lernen.

Autobahnen sind sicherer als Landstraßen.

Stimmt. Der Hinweis, es würden auf Landstraßen mehr Unfälle passieren als auf Autobahnen ist aber kein Argument, untätig zu bleiben und unterstreicht lediglich, dass für Landstraßen ebenfalls dringender Handlungsbedarf besteht.

Die meisten Geschwindigkeitsunfälle auf der Autobahn passieren aufgrund unangepasster Geschwindigkeiten.

Stimmt. Unangepasste Geschwindigkeiten kommen häufig aufgrund von Gewöhnung an hohe Geschwindigkeiten zustande und durch die Erwartung, sehr schnell fahren zu dürfen. Eine Reduzierung der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten durch ein Tempolimit ist eine verwaltungstechnisch relativ einfach umzusetzende Maßnahme zum Schutz menschlichen Lebens. Warum darauf verzichten?

Auf Autobahnabschnitten ohne Tempolimit ereignen sich pro Streckenkilometer in etwa so viele Unfälle mit Personenschaden wie auf limitierten Strecken.

Stimmt vordergründig. Die Aussage bezieht sich auf alle Unfälle mit Personenschaden, auch die leichten. Anders sieht es allerdings aus, wenn man die schweren Personenschäden betrachtet (4). Ein Tempolimit würde nach einer anerkannten wissenschaftlichen Datenanalyse zwischen 80 und 140 Menschenleben pro Jahr retten und zudem viele schwere Unfallverletzungen mindern (5).

Bei den zurzeit tempolimitierten Autobahnabschnitten in Deutschland ist zu bedenken, dass die Begrenzungen nicht ohne Grund angeordnet wurden, häufig wegen ungünstiger Sicherheitslagen, zum Beispiel: viele Unfälle, schlechte Fahrbahnzustände, vergleichsweise enge Streckenabschnitte oder hohes Verkehrsaufkommen. An solchen Abschnitten haben sich Tempolimits in der Regel unfallreduzierend ausgewirkt.

Ein Tempolimit reduziert keine Unfälle.

Falsch. Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der schweren Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Allgemein gilt das vielfach wissenschaftlich bestätigte Modell, dass eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um fünf Prozent zu etwa zehn Prozent weniger Unfällen mit Verletzten und zu 20 Prozent weniger tödlichen Unfällen führt (6). Und die Vermeidung von Personenschaden ist oberstes Ziel der Verkehrssicherheit.

Internationale Fallstudien aus zehn Ländern haben gezeigt, dass bei einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Anzahl der getöteten Personen deutlich gesenkt wurde, zumeist im zweistelligen Bereich (7). Entsprechende Erkenntnisse in Vorher-Nachher-Vergleichen gibt es auch aus Deutschland, etwa auf der BAB 24 in Brandenburg (8), der BAB 61 in Rheinland-Pfalz (9) und der BAB 4 in NRW (10).

Es gibt intelligentere Steuerungsmöglichkeiten als ein Tempolimit.

Falsch. Menschen in einem so komplizierten und gefährlichen System wie dem Straßenverkehr brauchen eindeutige, immer geltende Regeln. Ein Tempolimit ist eine eindeutige, überall auf Autobahnen geltende Höchstgrenze. Das ist intelligent, weil effektiv und effizient. Menschen in anderen Nationen akzeptieren das jeweilige Tempolimit und verhalten sich größtenteils dementsprechend (was von deutschen Urlaubern in der Regel gepriesen wird). Verkehrsflussbeeinflussungsanlagen haben zwar ebenfalls positive Wirkungen, bringen aber erhebliche volkswirtschaftliche Investitionen mit sich, und es

würde Jahre dauern, bis sie flächendeckend angebracht sind. Ein Tempolimit hingegen ist eine Maßnahme, die direkt und verwaltungstechnisch relativ einfach umsetzbar ist. Verkehrsflussbeeinflussungsanlagen können ein Tempolimit da, wo dies nötig ist, sinnvoll ergänzen, z.B. an Unfallschwerpunkten und bei hohem Verkehrsaufkommen.

Ob man mit Tempo 130 oder 160 verunglückt – die Folgen sind in beiden Fällen tödlich.

Falsch. Dies gilt nur für einen Frontalaufprall. Geringere tatsächlich gefahrene Geschwindigkeiten bewirken bei Unfällen auch geringere Aufprallgeschwindigkeiten. Höhere Aufprallgeschwindigkeiten hingegen, die bei starken Geschwindigkeitsdifferenzen entstehen, können systematisch zu schwereren Unfallfolgen führen. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten führen auch nicht-geschwindigkeitsbezogene Fehler der Fahrzeugführenden (z.B. mangelnder Abstand, Fehler beim Fahrstreifenwechsel) mit geringerer Wahrscheinlichkeit zu Unfällen und insbesondere zu schweren Unfallfolgen.

Das größte Problem auf Autobahnen sind Unfälle mit Lkw, die am Stauende auffahren.

Das ist ein Problem, steht aber in keinem kausalen Verhältnis zu einem Tempolimit. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Autobahnen müssen sowohl die Geschwindigkeitsunfälle reduziert werden als auch die Lkw-Auffahrunfälle. Verbesserungen würden hier serienmäßige Notbremsassistenten in Nutzfahrzeugen versprechen, bessere Ausbildung und Fortbildung von Berufskraftfahrern sowie weniger Ablenkung und geringere Belastungen im Fahreralltag.

Ein generelles Tempolimit ist riskant, weil Menschen aufgrund der Monotonie schneller müde werden.

Falsch. Würde dies stimmen, wären die limitierten Autobahnen in der ganzen Welt gefährliche Straßen. Monotonie ist ein Problem langer Fahrten in wenig anregender Umgebung. Es kann definitiv nicht empfohlen werden, Monotonie durch Schnellfahren zu bekämpfen. Gegen Müdigkeit am Steuer helfen keine Reize auf den Organismus durch höhere Geschwindigkeiten, sondern vielmehr angemessene Fahrstrecken, Pausen und Fitness.

Bei einem generellen Tempolimit steht man häufiger im Stau.

Falsch. Bei durchschnittlich niedrigeren gefahrenen Geschwindigkeiten und homogenerem Verkehrsfluss passen insgesamt mehr Fahrzeuge im gleichen Zeitraum auf die Straße. Staus aufgrund hohen Verkehrsaufkommens werden eher weniger (11). Genau dies ist der Hintergrund der streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen bei hohem Verkehrsaufkommen.

Ein Tempolimit verschiebt Verkehre auf Bundes- und Landesstraßen, weil der Zeitvorteil auf Autobahnen zu gering ist.

Falsch. Der Zeitvorteil bleibt bestehen. Autobahnen sind ganz anders geführt und anders gebaut als Landstraßen. Die Reisegeschwindigkeit wird sich nach Einführung eines Tempolimits voraussichtlich nicht drastisch verändern. Die Spitzen werden gekappt und im übrigen Geschwindigkeitsbereich kann gleichmäßiger und entspannter gefahren werden. So

wurden auf unbegrenzten Abschnitten mittlere Pkw-Geschwindigkeiten von etwa 140 km/h berechnet. Mit einer Begrenzung auf 130 km/h sank die mittlere Geschwindigkeit auf etwa 130 km/h (10).

Viele Menschen, vor allem ältere, fürchten die hohen Differenzgeschwindigkeiten auf deutschen Autobahnen (z.B. Lkw auf dem rechten Fahrstreifen mit 80 km/h und Pkw auf dem linken Fahrstreifen mit 180 km/h) und weichen deshalb bei kürzeren Fahrstrecken auf die gefährlicheren Landstraßen aus (12). Aufgrund der demografischen Entwicklung ist zu befürchten, dass sich diese Tendenz weiter verstärken wird. Bei tempolimitierten Autobahnen mit homogenerem Verkehrsfluss und niedrigeren Differenzgeschwindigkeiten werden solche Personen voraussichtlich wieder vermehrt die nicht so gefährlichen Autobahnen nutzen.

Bei freier Wahl der Geschwindigkeit kommt man schneller ans Ziel.

Richtig – mit Einschränkung. Ein Tempolimit von 130 km/h würde den Verkehr kaum verlangsamen. Schon jetzt halten sich die meisten Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer laut einer Regierungsstudie an diese Geschwindigkeit. Der Untersuchung zufolge fuhr nur jedes dritte Fahrzeug (Pkw, Motorrad, Lieferwagen) auf Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung schneller als die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Nur etwa jedes zehnte fuhr mehr als 150 km/h (13).

Individuell kann die schnellere Fahrt allerdings Vorteile bringen. Auf das Gesamt aller Verkehrsteilnehmenden hat sie eher Nachteile: Sie führt zu einem ungleichmäßigen Verkehrsfluss und zu mehr Staus. Die gesamte Reisezeit aller leidet unter den hohen Geschwindigkeiten einzelner. Außerdem ist auch der Zeitvorteil des schnell fahrenden Einzelnen meist nicht sehr groß, und er wird weiter relativiert durch mehr Staus, mehr Tankstopps und höheren Verschleiß am Fahrzeug und die damit verbundenen Wartungs- und Reparaturzeiten.

Das hohe Verkehrsaufkommen auf Autobahnen gestattet ohnehin schon häufig keine höheren Geschwindigkeiten.

Stimmt, insbesondere in Ballungsgebieten. Das spricht aber nicht gegen ein generelles Tempolimit, das auch bei niedrigerem Verkehrsaufkommen die Geschwindigkeiten aus Verkehrssicherheits- und Umweltschutzgründen limitiert.

Die Deutschen wollen kein generelles Tempolimit.

Falsch. Bei Befragungen war regelmäßig eine Mehrheit für ein Tempolimit, bei den befragten Frauen sogar 67 Prozent (14). Bei einer objektiven Aufklärung über die positiven Aspekte eines (weltweit akzeptierten) Tempolimits würde das Votum für ein generelles Tempolimit wahrscheinlich noch positiver ausfallen.

Relativ viele Menschen allerdings stehen einem generellen Tempolimit von 130 km/h skeptisch gegenüber – dabei sind die meisten in der Regel ohnehin nicht viel schneller unterwegs. Dies belegt eine (lange geheim gehaltene) Studie des Verkehrsministeriums mit Messungen auf repräsentativen Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung.

Nur jedes dritte Fahrzeug fuhr schneller als 130 km/h, nur jedes zehnte Fahrzeug schneller als 150 km/h (13).

Der Staat will Bürger durch ein Tempolimit gängeln. Jeder Mensch soll die Freiheit haben, auf der Autobahn so schnell zu fahren, wie er es für angemessen hält.

Falsch. Jeder Mensch hat das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Ein Grundrecht auf unbegrenzt schnelles Vorwärtskommen unter billiger Inkaufnahme von Getöteten und Schwerverletzten hingegen gibt es nicht. Die Schutzpflicht gebietet dem Staat, sich schützend vor diese Leben zu stellen – auch im Straßenverkehr. Das heißt vor allem, dass Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auch mit der Hilfe des rechtsstaatlichen Normenkatalogs vor gefährdenden Eingriffen von Seiten anderer bewahrt werden müssen.

Die Regierung ist nicht dazu da, die Bürger zur Vernunft zu zwingen.

Stimmt nur teilweise. Jeder Mensch hat beispielsweise das Recht, sich selbst zu schaden, etwa durch Zigaretten, Alkohol, süßes Essen und riskante Sportarten. Das Recht auf freie Mobilität hat er auch. Dieses Recht eines einzelnen steht jedoch im Spannungsverhältnis zu den Rechten anderer, weshalb eine Abwägung stattfinden muss. Kein Mensch hat aber das Recht, durch sein Verhalten jemand anderen in Mitleidenschaft zu ziehen, etwa durch Rauchen in Gaststätten oder durch überhöhte Geschwindigkeit in Wohngebieten. Innerorts und auf Landstraßen sind deshalb Höchstgeschwindigkeiten seit Jahrzehnten anerkannt und unstrittig (wenn gestritten wird, dann bei Diskussionen um eine Senkung der Limits).

Ich möchte so schnell fahren, wie ich will.

Das ist kein Argument, aber ein nachvollziehbares persönliches Motiv, wenn man die Reize eines schnellen Fahrzeugs und die damit verbundenen Emotionen kennt. Vernünftig ist diese Meinung aber nicht und auch nicht solidarisch, bezogen auf andere Verkehrsteilnehmende. Unfallopfer aufgrund hoher Geschwindigkeiten dürfen kein gesellschaftlich akzeptierter Tribut an eine ungehemmte Mobilität sein.

Man kann sein Fahrzeug auch bei Geschwindigkeiten um 200 km/h sicher fahren.

Sehr oft falsch. Die Grenzen der Fahrphysik sind vielen Menschen nicht bekannt, und sie haben sie niemals live in Notsituationen erfahren. Dennoch glauben sie, alles im Griff zu haben. Die hohe Selbsteinschätzung der meisten Menschen, die ein Auto fahren, ist legendär: Der Durchschnitt fühlt sich dem Durchschnitt überlegen.

Das trügerische Sicherheitsgefühl wird oft von der Autowerbung suggeriert. Die beworbenen Fahrzeuge machen Geschwindigkeiten über 200 km/h für Normalfahrer (nicht Rennfahrer) möglich. Aus gutem Grund beschränkt Volvo die Höchstgeschwindigkeit seiner Pkw-Modelle ab 2020 auf 180 km/h. Es gibt heute keine Autos mehr, die bei Tempo 100 zu vibrieren anfangen oder bei Tempo 150 extrem laut werden. Ein Mittelklassewagen vermittelt bei Tempo 150 das Gefühl, das man vor 30 Jahren bei Tempo 80 hatte. Das hat die Risikowahrnehmung und die Geschwindigkeitswahl verändert. Die Fahrphysik hat sich aber nicht verändert: Wer zu schnell fährt, gerät bei überraschenden, heftigen Fahrmanövern in

Not oder fährt auf einen Unfall hinter einer Kurve auf. Da helfen auch keine Fahrerassistenzsysteme. Sie mildern höchstens die Unfallfolgen.

Außerdem beachten viele Menschen nicht, dass sie laut StVO immer nur so schnell fahren dürfen, dass sie – auch auf Autobahnen – innerhalb der Sichtweite anhalten können. Bei Tempo 200 ist dies oft nicht möglich, vor allem vor Kurven und bei Dunkelheit oder schlechter Sicht. Bei einer Geschwindigkeit von 200 Kilometern pro Stunde betragen Reaktions- und Bremsweg bei trockener Fahrbahn zusammen rund 250 Meter, bei Tempo 130 etwa 120 Meter. Bei überraschenden Situationen und Ablenkung (längere Reaktionszeit) oder rutschigen Fahrbahnverhältnissen (längerer Bremsweg) liegen die Werte noch deutlich höher.

Ein Tempolimit schadet der deutschen Autoindustrie und gefährdet Arbeitsplätze.

Das ist reine Spekulation. Mehr Sicherheit nutzt auch dem Verkauf von Autos. Auch im tempolimitierten Ausland finden deutsche Fahrzeuge genügend Käufer. Angesichts der notwendigen Mobilitätswende ist zudem ein Umdenken bezüglich des Autoverkehrs und der Leistungstärke der Fahrzeuge bezogen auf Spitzengeschwindigkeiten unabdingbar. Die zunehmende Automatisierung in Fahrzeugen muss einhergehen mit einer Kappung der Spitzengeschwindigkeiten und mit insgesamt niedrigeren Geschwindigkeiten, damit die Assistenzsysteme ihre volle Wirkung entfalten können. Und nicht zuletzt ist es ethisch nicht vertretbar, Verkehrstote und Schwerverletzte gegen Arbeitsplätze aufzurechnen.

Wir brauchen in Deutschland einen Feldversuch bzw. eine neue Studie zur Wirkung eines Tempolimits mit belegbaren Fakten.

Falsch. Aus den vorliegenden nationalen und internationalen wissenschaftlichen Fakten lässt sich hinreichend die Notwendigkeit eines generellen Tempolimits in Deutschland ableiten. Noch eine Studie würde den Entscheidungsprozess für ein Limit nur um Jahre verzögern. Wir haben in Deutschland kein Erkenntnisdefizit, sondern ein Handlungsdefizit.

Gibt es ein einziges rationales Argument gegen ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen? (Wurde eins vergessen?) Gibt es andererseits nicht genügend vernünftige Gründe für ein Tempolimit?

Albert Camus soll sinngemäß gesagt haben, dass derjenige, der etwas erreichen will, einen Weg findet, und dass derjenige, der dies nicht will, Gründe findet. Ist es im Sinne der Vision Zero, wonach kein Mensch im Straßenverkehr ums Leben kommen soll, nicht angebracht, Wege zu finden anstatt Gründe dagegen – auch bei der in dieser Hinsicht zurzeit eher ungünstigen politischen „Großwetterlage“?

Man muss sich nur trauen, den Menschen und der Umwelt zuliebe.

Literatur:

- (1) Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2017). Tempolimits auf Bundesautobahnen 2015. Schlussbericht zum Arbeitsprogramm-Projekt F1100.6110020. Bergisch Gladbach. (Autoren: Bernhard Kollmus, Hartmut Treichel, Friedhelm Quast).
- (2) EU-Kommission (2018). Fahren ins Ausland – Going Abroad. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/search_de.htm, letztes Update May 2018.
- (3) IRTAD, OECD: International Road Traffic Accident Database
- (4) Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle, Fachserie 8, Reihe 7, 2011 bis 2016

	Getötete					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ohne TL	19,8	16,9	18,9	15,6	15,6	15,6
mit TL	14,3	12,4	13,2	13,3	16,9	14,4

Tabelle: Getötete je 1.000 km Autobahn (alle Richtungen) auf Abschnitten mit Tempolimit (TL) und ohne Tempolimit (Berechnung nach Bundesanstalt für Straßenwesen „Erhebungen zu Streckenlängen“ und Statistisches Bundesamt)

- (5) SPIEGEL ONLINE 23. Februar 2019. Datenanalyse. <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/tempolimit-koennte-jaehrlich-bis-zu-140-todesfaelle-verhindern-a-1254504.html>. Es wurde eine Modellrechnung für das Jahr 2017 aufgestellt. Multipliziert wurde die Zahl aller gefahrenen Autobahnkilometer (Destatis: 246 Milliarden) mit der Häufigkeit tödlicher Unfälle in Abschnitten mit Tempolimit (0,95 pro Milliarde Kilometer). Daraus ergibt sich eine Simulation des Unfallgeschehens – darin gilt auf allen Streckenabschnitten ein Tempolimit. Ergebnis der Rechnungen: 234 tödliche Unfälle mit circa 268 Todesopfern (pro Unfall mit Todesfolge sterben im Durchschnitt 1,15 Personen). Die offizielle Statistik verzeichnet 409 Todesopfer auf Autobahnen für das Jahr 2017. Die Differenz beträgt folglich 141 Personen. Laut Unfallforschung der Versicherer (UDV) ist die Berechnung „plausibel und sicher“.
- (6) Nilsson, G. (2004). Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety. Lund: Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering (Doctoral Thesis, Bulletin 221).
Schüller, H. (2010). Geschwindigkeitsverhalten in Stadtstraßen. Dissertation TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften. Schüller zeigt in seiner Dissertation eine ähnliche Beziehung für Straßen innerorts. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden steigt demnach auch innerorts progressiv mit der mittleren Geschwindigkeit an.
- (7) ITF/International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) (2018). Speed and Crash Risk. Research Report. IRTAD – OECD.
- (8) Scholz, Th., Schmallowsky, A., Wauer, T. (2007). Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg. Schlothauer & Wauer, Ingenieurgesellschaft, im Auftrag des Landes Brandenburg.

2003 wurde auf einem 63 km langen Abschnitt der BAB 24 in Brandenburg, der ein Unfallschwerpunkt war, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h angeordnet. Nach Einführung der Maßnahme sanken die Anzahl der Unfälle und der Verletzten um ca. 50 Prozent. Die Zahl der Unfälle (Personen- und schwerwiegende Sachschäden) reduzierte sich nach Einführung der Begrenzung von 654 auf 337 (-48 Prozent) im Dreijahreszeitraum, die Zahl der Verunglückten ging von 838 auf 362 in drei Jahren zurück (-57 Prozent). Zur Eliminierung zeitlicher Effekte auf die Verkehrssicherheit wurden diese und weitere Unfalldaten mit Hilfe von Daten aus vier Vergleichstrecken bereinigt. Anschließend konnten die Unfallkostenraten in Abhängigkeit des Tempolimits und der Fahrstreifenanzahl für Autobahnen Brandenburgs ermittelt werden. Unter Berücksichtigung des Rückgangs auf den Kontrollstrecken ergab sich durch die Einführung des Tempolimits ein Rückgang der Unfallkostenraten um 26,5 Prozent.

- (9) Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz (Hrsg.): Pilotprojekt Geschwindigkeitsbeschränkung und Überholverbot für Lkw auf der A 61. In der Broschüre wird festgestellt (Seite 19): „Auf die Anordnung von 130 km/h als Höchstgeschwindigkeit und des zeitlich begrenzten Überholverbots für Lkw sind zurückzuführen: Rückgang der Gesamtunfälle um 8 %, Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um 11 %, Rückgang der Unfälle mit Toten und Schwerverletzten um 22 %. (...) Das Ergebnis zeigt, daß die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen über längere Strecken ein wirksames Mittel zur Verbesserung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf Autobahnen ist.“
- (10) Auf einem Abschnitt der BAB 4 zwischen Merzenich und Elsdorf (in beiden Richtungen zwischen Aachen und Köln) wurde im September 2017 nach einer Reihe von Unfällen mit insgesamt neun Getöteten in den vorangegangenen drei Jahren ein Tempolimit von 130 km/h eingeführt. Sechs Monate später teilte die Bezirksregierung Köln den Aachener Nachrichten (AN 74. Jg., Nr. 81 vom 7. April 2018) mit, dass das Unfallgeschehen auf diesem Abschnitt seither „unauffällig“ sei. Die Geschwindigkeitsmessungen des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen wiesen vor Erlass des Tempolimits in beiden Fahrtrichtungen dieses A4-Abschnitts eine mittlere Geschwindigkeit aller Autos und Motorräder von 142 km/h aus. Im November 2017, zwei Monate nach Einführung des Tempolimits, betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit 130 km/h und nach sieben Monaten (April 2018) 122 km/h. Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag somit um 20 km/h niedriger. Nach dem Nilsson-Modell (6) ist damit eine um 40 Prozent niedrigere Unfallzahl und ein um 80 Prozent geringeres Risiko für Unfälle mit Todesfolge zu erwarten. Tatsächlich ereignete sich nach Einführung des Tempolimits dort (bisher, 2019) kein Unfall mehr mit Todesfolge.
- (11) Universitätsprofessoren des Verkehrswesens (2004). Geschwindigkeitsbegrenzung auf Bundesautobahnen. https://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Publikationen/Geschwindigkeitsbegrenzung_auf_Bundesautobahnen.pdf
Drösser, Ch. (2003). Ausgebremst – Formeln für den Stau. In: Die Zeit Nr. 26, 18.06.2003.
- (12) Schlag, B. (Hrsg.; 2008). Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter. Schriftenreihe „Mobilität und Alter“ der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Band 3. Köln, Verlag TÜV Rheinland.

(13) Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2016). Geschwindigkeiten auf Bundesautobahnen in den Jahren 2010 bis 2014. Schlussbericht zum AP-Projekt F1 100.6213001. Bergisch Gladbach. (Autor: Ulrich Löhe).

(14) In einer aktuell (16. Mai 2018) abgeschlossenen repräsentativen Internetumfrage mit 28.171 Teilnehmenden (<https://civey.com/umfragen/generelles-tempolimit-autobahn>) sprachen sich nach vorläufigem Ergebnis 39,6 Prozent für ein Tempolimit von 130 km/h, 14,3 Prozent für ein höheres und 14,2 Prozent für ein niedrigeres (meist: 120 km/h) Tempolimit aus. 30,9 Prozent der Befragten waren gegen ein Tempolimit.

Eine repräsentative persönliche Befragung wurde im Juni 2017 im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) vom Marktforschungsinstitut Ipsos bei 2.000 Personen über 18 Jahren durchgeführt. Über die Hälfte der Autofahrerinnen und Autofahrer (52 Prozent) war hier der Meinung, dass es in Deutschland ein generelles Tempolimit auf Autobahnen geben sollte. Ebenfalls 52 Prozent aller Befragten gaben an, dass mit einem Tempolimit die Zahl der Verkehrstoten gesenkt werden könnte. Die Ansichten von Männern und Frauen unterscheiden sich erheblich: Bei den Frauen befürworteten zwei Drittel der Befragten (67 Prozent) ein Tempolimit, bei den Männern sind lediglich 38 Prozent dafür. Auffällig sind auch die Unterschiede zwischen den Altersgruppen: Während sich 67 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer ab 55 Jahren für ein Tempolimit aussprechen und 32 Prozent diese Frage mit Nein beantworten, sind bei den 18- bis 34-Jährigen nur 38 Prozent dafür, 61 Prozent dagegen. Von denjenigen, die ein Tempolimit befürworteten, sprachen sich die meisten (59 Prozent) für Tempo 130 als verbindliche Vorgabe aus.