

## Generelles Tempolimit auf Autobahnen – wann endlich siegt die Vernunft?

Während der Bundesverkehrsminister, Andreas Scheuer, weiterhin ein generelles Tempolimit auf Deutschlands Autobahnen kategorisch ablehnt, äußerte sich der Bayerische Ministerpräsident und CSU-Kollege von Scheuer vor kurzem schon moderater. Er sei kein ideologischer Gegner von Tempo 130, aber er sei auch kein Befürworter. Außerdem sei ein Tempolimit zurzeit nicht das wichtigste Thema, so Markus Söder.

Währenddessen wird auf Deutschlands Autobahnen weiter gerast und weiter gestorben. So ist es auch auf der A8 in Bayern mit neuen Unfallschwerpunkten nach dem sechsspurigen Ausbau zwischen Leipheim und München.

### Ein paar Zahlen und Fakten, die für sich sprechen

70 % der Autobahnen in Deutschland haben **kein** Tempolimit. Die Industrienation Deutschland ist in der EU das einzige Land ohne generelles Tempolimit.

Der Reaktions- und Bremsweg beträgt bei 130 km/h ca. 123 Meter, bei 200 km/h = ca. 260 Meter, also das Doppelte. Bei einem Unfall entscheidet die Aufprallgeschwindigkeit über die Schwere des Unfallereignisses, niedrige Aufprallgeschwindigkeit bedeutet geringere Unfallschwere.

Jeder dritte Unfallverursacher auf der A8 im **Abschnitt Adelzhausen-Zusmarshausen** war laut Polizeihauptkommissar Hartmann, Pressesprecher des Polizeipräsidiums Schwaben Nord, mit mehr als 130 km/h unterwegs (siehe auch Tab.1)

| Jahr | Verkehrsunfälle | Verletzte | davon Verletzte > 130 km/h | Getötete | davon Getötete > 130 km/h |
|------|-----------------|-----------|----------------------------|----------|---------------------------|
| 2016 | 892             | 349       | 134                        | 3        | 2                         |
| 2017 | 892             | 288       | 94                         | 1        | 0                         |
| 2018 | 984             | 345       | 122                        | 1        | 1                         |
| 2019 | 938             | 299       | 106                        | 3        | 0                         |

**Tab.1: Unfallzahlen des Polizeipräsidiums Schwaben Nord auf der A8 im Abschnitt Adelzhausen – Zusmarshausen (<https://www.polizei.bayern.de/schwaben/verkehr/statistik/index.html/310100>)**

Schwedische Wissenschaftler haben nachgewiesen, dass bei Senkung der Geschwindigkeit um 5% die Zahl der Unfälle mit Personenschäden um 10% zurückgehen und Unfälle mit Todesopfern um 20% gesenkt werden können.

Eine Untersuchung des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) ergab für 2016; 185 Todesopfer auf Autobahnen wegen nichtangepasster Geschwindigkeit, davon 66% auf Abschnitten ohne Tempolimit und 34% auf Abschnitten mit Tempolimit.

Eine Analyse des VCÖ (Quelle: vcoe.at) aus 2018 kommt im Vergleich zwischen Österreich und BRD zu 51% mehr Unfällen, 65% mehr Verletzten und 25% mehr Toten pro 1000 Autobahn-Kilometern in Deutschland.

In Brandenburg wurde 2003 auf der A 24 auf einer Strecke von 62 km ein Tempolimit von 130 km/h eingeführt. Ausgehend von 654 schweren Unfällen in drei Jahren vor der Tempo-Begrenzung sank die Anzahl der schweren Unfälle in drei Jahren mit maximal Tempo 130 km/h auf 337, ein Minus von

48 %. Die Zahl der Verunglückten sank in dem Zeitraum ebenfalls deutlich von 838 auf 362, ein Minus von 57 % ([https://mil.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/studie\\_tempolimit.pdf](https://mil.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/studie_tempolimit.pdf)).

Die Brandenburger Studie lieferte weitere Ergebnisse, die viel Aufsehen erregte:

- Autobahnen werden für jeden Verkehrsteilnehmer sicherer;
- Bei einem Tempolimit sind die Autofahrer mit ähnlichen Geschwindigkeiten auf den verschiedenen Spuren unterwegs. Das hat den Effekt der Harmonisierung des Verkehrsflusses. Das Risiko für Staus sinkt. Ein Tempolimit bietet somit das Potential, dass alle schneller ans Ziel kommen.
- Durch ein Tempolimit steigt die Kapazität: jeder Fahrstreifen kann pro Stunde 100 Autos mehr aufnehmen. Weniger Tempo ist eine Antwort auf den drohenden Verkehrskollaps.
- Tempolimits sparen Geld: Durch 130 km/h sinken die Kosten für die Allgemeinheit pro Jahr um 5,3 Mio. Euro – und zwar allein auf dem 62 km langen Teilstück der A 24. Für das gesamte Land liegt diese Ersparnis natürlich bei einem Zigfachen (Vergleich der Zeitersparnis zu den Unfallkosten).

Nicht berücksichtigt in der Brandenburger Studie ist der Effekt eines Tempolimits auf den Klimaschutz. Das Umweltbundesamt (UBA) hat dazu 2020 neue Zahlen veröffentlicht. Eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h würde 1,9 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen; bei 120 km/h wären es 2,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>; bei 100 km/h läge die Einsparung sogar bei 5,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>.

2018 verursachten Pkw's und leichte Nutzfahrzeuge laut UBA auf Autobahnen in Deutschland Treibhausgasemissionen in Höhe von rund 39,1 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Ein Tempolimit von 130 km/h würde demnach eine Reduzierung um 4,9%, 120 km/h sogar eine Senkung von 6,6% bewirken.

„Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ist ein sinnvoller Klimaschutzbeitrag. Denn gerade der Verkehrssektor hat seit 1990 wenig zum Klimaschutz beigetragen“, erklärte UBA-Chef Dirk Messner. Hier müsse jede Möglichkeit genutzt werden, insbesondere, wenn diese „nahezu kostenlos und sofort umsetzbar“ sei. Ein Tempolimit auf Autobahnen helfe zudem nicht nur dem Klima, sondern senke auch die Lärm- und Schadstoffemissionen und erhöhe die Verkehrssicherheit.

## **Die Situation auf der A8 und die Rolle des Innenministers Joachim Herrmann**

Auf der A8 zwischen Neusäß und Friedberg sowie zwischen Sulzemoos und München gilt bald ein längst überfälliges Tempolimit von 120 km/h in der Zeit von 6.00 Uhr morgens und 20.00 Uhr abends. Nach Ansicht der BLZus ist dies völlig unzureichend und berücksichtigt in keiner Weise die zahlreichen verheerenden Unfälle im Bereich Adelzhausen - Zusmarshausen. Seit 2016 ereignen sich jedes Jahr zwischen 900 und knapp 1000 Unfälle, laut Polizei Schwaben Nord, auf diesem Streckenabschnitt.

Der Streckenabschnitt zwischen Adelsried und Günzburg ist wegen seiner topografischen Begebenheiten einer der gefährlichsten Autobahnabschnitte überhaupt, wie es in einem Internet-Beitrag der Augsburgers Allgemeinen vom 17.6.2020 steht. *„Je nach Wetterlage kann es in den Talsenken plötzlich unkontrolliert glatt werden, während oben auf den Hügeln noch die Sonne scheint.“* ([www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Tempolimit-auf-der-A8-Mit-Vollgas-nachbessern-id57574726.html](http://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Tempolimit-auf-der-A8-Mit-Vollgas-nachbessern-id57574726.html)). Weiter heißt es in dem Beitrag: *„Bereits bei drei schweren Unfällen pro Jahr spricht die Autobahndirektion von einer „auffälligen Strecke“. Drei Unfälle mit Vollsperrung hat es Ende vergangenen Jahres innerhalb von 14 Tagen gegeben.“*

**Stefan Vogg forderte deshalb die Ausweitung des Tempolimits im Streckenabschnitt Neusäß – Günzburg, weil er hier auf Grund der täglichen und tatsächlichen Datenlage einen Unfallschwerpunkt sieht. Darüber hinaus forderte er ein Überholverbot für Lkw, zumindest an den drei Bergen Adelsrieder Berg, Zusmarshausen Berg und Burgauer Berg.**

Der Streitheimer hat mehrfach eindringlich den Bayerischen Innenminister Joachim Herrmann, der auch für den Verkehr zuständig ist, mit entsprechenden Belegen und Zeitungsartikeln zu den Unfällen aufgefordert, sich um den Streckenabschnitt Neusäß - Günzburg zu bemühen.

In den Antwortschreiben des Herrn Ministers ist zum Lkw-Überholverbot zu lesen: *„Ein Überholverbot für Lkw ist auf den von Ihnen benannten Streckenabschnitten Burgauer Berg, Zusmarshausen Berg und Adelsrieder Berg, rechtlich nicht durchsetzbar. Der Lkw-Anteil am Unfallgeschehen liegt in diesen Streckenabschnitten unter dem bayerischen Durchschnitt. Zudem beruht eine Vielzahl der Lkw-Unfälle auf zu geringem Sicherheitsabstand, unzureichend gesicherter Ladung und Übermüdung. Ein Überholverbot würde diese Unfälle nicht verhindern können. Ein Lkw-Überholverbot in den Anschlussstellenbereichen würde im Gegenteil aufgrund der Topographie das Unfallrisiko sogar erhöhen.“*

Interessanterweise gibt es auf Autobahnen außerhalb Bayerns sehr wohl Lkw-Überholverbote an kritischen Steigungen. Der Minister bedient sich in seinen Ausführungen des Konjunktivs „würde“. Fakten zu seinen Aussagen liefert er leider nicht.

Zu weiteren Streckenabschnitten mit Tempolimit äußerte sich Herrmann wie folgt:

*„Auf keinem der weiteren überprüften Abschnitte ist derzeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung wegen einer besonderen Gefahrenlage begründbar.“*

Keine 24 Stunden nach dieser Pressemitteilung passierte der „Horrorunfall bei Adelsried“ und 3 weitere Unfälle innerhalb von 4 Tagen im Abschnitt Zusmarshausen – Adelsried.

*„Auf keinem der weiteren überprüften Abschnitte.....“.* Welche Überprüfung meint der Minister? Gemeint ist die Unfallanalyse an der Autobahn A 8/West von München bis zur Landesgrenze Baden-Württemberg, mit der die Autobahndirektion Südbayern beauftragt wurde. Herr Minister Herrmann schreibt: *„Ergibt diese Unfallanalyse das zwingende Erfordernis von Geschwindigkeitsbeschränkungen, bedarf die Anbringung und Entfernung der Verkehrszeichen (.....) der vorherigen Zustimmung des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration.“*

Das letzte Wort hat damit Innenminister Herrmann, egal was in der Unfallanalyse steht, selbst wenn es ein zwingendes Erfordernis gibt. Auf Nachfrage, ob man diese Unfallanalyse, die nach Aussage des Ministers seiner Entscheidung zugrunde lag, bekommen könnte, hieß es von Seiten des Ministers: *„Ihrem Wunsch nach Durchsicht der Unfallanalyse kann ich nicht entsprechen. Diese dient nur für meine Entscheidung zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen und ist nicht für Dritte bestimmt.“*

Wie bitte? Da werden mit Steuergeldern Analysen erstellt, die außer dem Minister keiner sehen darf, deren Ergebnisse aber die Grundlage für weitreichende verkehrspolitische Maßnahmen sind. Diese Vorgehensweise hat in einer Demokratie nichts zu suchen und ist weder transparent noch nachvollziehbar.

## **Geplante Maßnahmen an der A8 und deren Irrationalität**

Es sind Telematikanlagen (Streckenbeeinflussungsanlagen oder auch Schilderbrücken genannt) im Abschnitt Neusäß – Eschenrieder Spange geplant. Baubeginn 2022; Kosten für die 55 km: über 30 Millionen Euro! Der Beschluss zu dieser Maßnahme erfolgte noch vor der Anordnung zum Tempolimit in den Bereichen Neusäß - Friedberg und Sulzemoos – München. Für das nun

beschlossene Tempolimit in diesen Bereichen würden einfache Verkehrsschilder reichen. In wie weit dies bei dem 30 Mio. €- Projekt mit einfließen wird, ist unklar.

Die EU hat sich mit ihrer Verordnung EU 2019/2144 vom 27.11.2019 zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr bekannt und eine Stärkung der Fahrerassistenzsysteme auf den Weg gebracht. Dazu gehört unter anderem auch ein intelligenter Geschwindigkeitsassistent, der auf Schilder reagiert!

Was aber, wenn es diese Schilder z.B. in vielen Bereichen auf Deutschlands Autobahnen gar nicht gibt?

Auch autonomes Fahren bedarf intelligenter Geschwindigkeitsassistenten. Die A8 wird nach dem Willen des Bundesverkehrsministers Scheuer (CSU) zwischen Ulm und Augsburg auf einer Länge von 100 km zur Teststrecke für autonomes Fahren – ein Kommunalwahlkampfgeschenk an die dortigen Bayerischen CSU-Politiker. Wann nach dieser Ankündigung Ende Februar 2020 die Realisierung erfolgt, verkündete Scheuer nicht.

Und wie das ohne Schilder funktionieren soll, erschließt sich ebenfalls nicht. Auf Nachfrage der Landtagsgrünen bei der Bayerischen Staatsregierung Mitte März 2020 (Drucksache 18/6756), ob denn auch zwischen Neusäß und Ulm Telematikanlagen geplant seien, hieß es, man habe dies dem Bund vorgeschlagen, eine Antwort des zuständigen Bundesverkehrsministeriums stehe aber noch aus. Alles nur heiße Luft? In absehbarer Zeit wird sich autonomes Fahren auf der A8 auf der ausgewählten Teststrecke wohl nicht umsetzen lassen.

## **Gesunder Menschenverstand – einfache Lösungen**

Der einfache Bürger fragt sich immer wieder, warum teure Technik wie Telematikanlagen gebraucht wird, wenn es einfache Verkehrsschilder, die einen Bruchteil kosten, auch tun würden.

Die Antwort: Telematikanlagen braucht man, um ein Tempolimit zu umgehen. Denn bei Gefahrenlagen wie Stau oder schlechte Sicht etc. sind es die hohen Geschwindigkeiten und vor allem die Differenzgeschwindigkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern, die zu Problemen führen. Immer wieder hört man von Seiten der politisch Verantwortlichen, die Verhältnismäßigkeit einer Maßnahme muss gewährleistet sein. Hier stellt sich für uns die Frage: rechtfertigt die flexiblere Verkehrslenkungswirkung einer Telematikanlage im Vergleich zu einem einfachen Verkehrsschild die exorbitanten Mehrkosten? Und was bewirkt wirklich mehr Sicherheit auf Deutschlands Autobahnen, Telematikanlagen oder ein Tempolimit?

## **Wann endlich siegt die Vernunft?**

*Ein Bericht von Stefan Vogg und Susanne Hippeli*