



Gewerkschaft der Polizei NRW

Gewerkschaft der Polizei • LB NRW • Postfach 12 05
07 • 40605 Düsseldorf

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Bundesautobahnen

Michael Mertens

Vorsitzender der Gewerkschaft der Polizei
Landesbezirk Nordrhein-Westfalen

„Breites Bündnis für ein Tempolimit in Deutschland“ Bundespressekonferenz, Berlin, 11. April 2019

- es gilt das gesprochene Wort -

- Meine Damen und Herren
- Sie haben heute schon gehört, dass sich mit Tempolimits auch umweltpolitische Ziele erreichen lassen. Dazu können die Vertreter der Umweltverbände hier am Tisch viel sagen. Umweltpolitik gehört nicht zu den Aufgaben der Polizei. Uns geht es um die Verkehrssicherheit. Wir sind überzeugt, dass sich mit Tempo 130 die Zahl der Toten und Schwerverletzten auf den Autobahnen in Deutschland deutlich reduzieren lässt. Nicht in einer fernen Zukunft, sondern zeitnah und mit relativ einfachen Mitteln.
- Die Gewerkschaft der Polizei bekennt sich ausdrücklich zum Ziel der Vision Zero. Das Ziel ist, dass niemand mehr auf unseren Straßen sterben muss. Wir fordern als Landesbezirk Nordrhein-Westfalen bereits seit Jahren ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen. Dabei kommt es aus unserer Sicht nicht entscheidend darauf an, ob ein Tempolimit konkret bei 130 km/h oder darunter liegt. Entscheidend ist, dass jedes Limit für weniger Unfälle steht.
- Wir unterstützen die Forderung nach einem Tempolimit, weil deutlicher Handlungsbedarf besteht: In den letzten zehn Jahren ist es trotz immer sicherer gewordener Fahrzeuge nicht gelungen, die Zahl der Toten und Schwerverletzten auf Bundesautobahnen deutlich zu senken. Im Gegenteil:
 1. Die Zahl der Schwerverletzten ist um über 20% gestiegen - von 4.896 (2008) auf 5.904 (2018) gestiegen.
 2. Mit 424 Getöteten auf Autobahnen entspricht das Jahr 2018 fast genau dem Mittel der vorangegangenen Dekade (426) und

**Landesbezirk
Nordrhein-Westfalen
Landesbezirksvorstand**

Gudastraße 5-7
40625 Düsseldorf

Postfach 12 05 07
40605 Düsseldorf

Telefon 0211 29101-31/36
Telefax 0211 29101-46/48
verkehr@gdp-nrw.de

liegt deutlich über dem Mittelwert der vorangegangenen 5 Jahre (404)

3. Das gleiche Bild ergibt sich, wenn man das gestiegene Verkehrsaufkommen herausrechnet: Pro eine Milliarde gefahrener Kilometer gab es 2008 132 Schwerverletzte. 2017 waren es 139.
- Dass wir bei der Verkehrssicherheit auf den Autobahnen keine Fortschritte mehr erzielen, liegt zu einem erheblichen Teil daran, dass Deutschland der einzige EU Mitgliedsstaat ohne ein generelles Tempolimit auf den Autobahnen ist. Während in Deutschland regelmäßig mehr als drei Menschen je 100 km Autobahn und Jahr sterben, sind es in anderen EU Staaten (z.B. Niederlande, Dänemark, Österreich) regelmäßig weniger als 1,5 Tote pro 100 km Autobahn und Jahr.
 - Wenn man mit Blick auf Dänemark vielleicht noch eine geringere Verkehrsdichte ins Feld führen kann, werfen die Beispiele Österreich und die Niederlande bohrende Fragen auf, die nur einen Schluss zulassen: Deutschland verliert den Anschluss an die Europäische Spitze. Unsere Autobahnen sind längst nicht mehr die sichersten in ganz Europa. Unserer Auffassung nach hängt das unmittelbar mit dem fehlenden Tempolimit zusammen.
 - Für Tempo 130 gibt es drei überzeugende Argumente:
 1. Ein generelles Tempolimit setzt auf einem Unfallschwerpunkt an: Über 70% der tödlichen Unfälle auf Autobahnen ereignen sich jedes Jahr auf Strecken ohne Geschwindigkeitsbegrenzung.
 2. Ein Tempolimit ist einfach einzuführen: Dafür muss lediglich die Straßenverkehrsordnung geändert werden.
 3. Es gibt deutliche Hinweise darauf, dass ein Tempolimit auf Autobahnen die Zahl der schweren Unfälle deutlich reduzieren kann.
 - Dafür, dass Tempolimits funktionieren gibt es auch Beispiele in Deutschland: Im September 2017 wurde auf einem drei Jahre zuvor eröffneten Abschnitt der A4 zwischen Köln und Aachen nach einer Reihe schwerer Unfälle mit insgesamt neun Getöteten eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt. Die Mittlere Geschwindigkeit auf dem Abschnitt ist seitdem von über 140 km/h auf knapp 120 km/h gesunken. Gleichzeitig ist es dort zu keinem tödlichen Unfall mehr gekommen.
 - Ein Tempolimit auf der Autobahn hat drei wesentliche Effekte:
 1. Die Durchschnittsgeschwindigkeit sinkt
 2. Die Unterschiede der Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer werden geringer.
 3. Der Verkehrsfluss wird gleichmäßiger.

- Für die Verkehrssicherheit ergeben sich dadurch unmittelbare Vorteile:
 1. Es kommt zu weniger Unfällen, weil mehr Zeit bleibt, um Fahrfehler auszugleichen und weil der Anreiz für besonders aggressive und damit unfallträchtige Fahrmanöver sinkt.
 2. Wenn es trotzdem zu einem Unfall kommt, sind die Folgen systematisch geringer, da die Aufprallgeschwindigkeiten und die auf Fahrzeuge und Insassen wirkenden Kräfte geringer sind.
- Es ist auch nicht richtig, dass diese Zusammenhänge in den nächsten Jahren durch immer bessere Assistenten und die Einführung hochautomatisierter Fahrzeuge an Bedeutung verlieren. Bislang müssen wir vom Gegenteil ausgehen: Zum einen gelten auch für rechnergesteuerte Fahrzeuge die Grenzen der Physik. Zum anderen sind gerade die großen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmern bislang eine der größten nicht bewältigten Herausforderungen.
- Gesicherte Erkenntnisse zu den konkreten Auswirkungen auf die Zahl der Verkehrstoten auf deutschen Autobahnen kann bis heute niemand vorlegen. Das liegt auch daran, dass die Politik entsprechende Untersuchungen in Deutschland seit Jahren blockiert bzw. unter Verschluss hält. Auf Basis internationaler Studien lässt sich aber erwarten, dass sich die Zahl der Unfälle mit schweren Personenschäden durch die Einführung eines Tempolimits und einer konsequenten Überwachung deutlich - d.h. um mindestens 20% - reduzieren lassen.
- Für ein Tempolimit spricht letztlich auch die demographische Entwicklung. Der DVR hat in einer repräsentativen Umfrage vor einem Jahr festgestellt, dass fast ein Drittel der Autofahrerinnen und Autofahrer durch hohe Geschwindigkeiten auf Autobahnen verunsichert werden. Immerhin 6%, überwiegend ältere Menschen, verzichtet deshalb auf Autobahnfahrten. Ohne ein Tempolimit werden weniger sichere Autofahrer nicht nur ausgegrenzt, sondern auch auf die viel gefährlicheren Landstraßen abgedrängt.
- Im Vorfeld des heutigen Termins habe ich mir die Homepage des für das Verkehrssicherheitsprogramm federführenden Bundesministeriums angesehen. Dort heißt es: „Mit der aktuellen Entwicklung befindet sich Deutschland auf dem im „Verkehrssicherheitsprogramm 2011“ eingeschlagenen Pfad der angestrebten Reduktion der Verkehrstoten um 40 % bis zum Jahr 2020.“
- Dann habe ich mir die Zahlen angesehen: Ausgehend von 4009 Getöteten 2011 ergeben sich als Zielmarke für 2020 noch 1.600 Verkehrstote. 2018 waren es immerhin noch 3.265. „Passt scho“ mag man sich da im Ministerium sagen, aber ich vermute, ich bin nicht der Einzige, der davon ausgeht, dass das nicht so ganz klappt

- Meine Damen und Herrn: Was wir im Moment tun, reicht nicht. Und ich bin auch überzeugt, dass ein wachsender Teil der Bevölkerung nicht mehr bereit ist, auf Dauer mehr als 400 Getötete auf den Autobahnen zu akzeptieren. Deshalb müssen wir neue Wege gehen. Es ist Zeit, die Forderungen nach einem Tempolimit auf Autobahnen endlich ernst zu nehmen.
- Abschließend möchte ich noch auf einen Punkt hinweisen, der mir als Polizist wichtig ist: Die Autobahn ist für viele meiner Kolleginnen und Kollegen, genauso wie für Bauarbeiter und Mitarbeiter der Straßenmeistereien ein Arbeitsplatz. Auch diesen Menschen würde ein Tempolimit helfen, indem es ihren Arbeitsplatz sicherer und weniger gefährlich macht.
- Vielen Dank

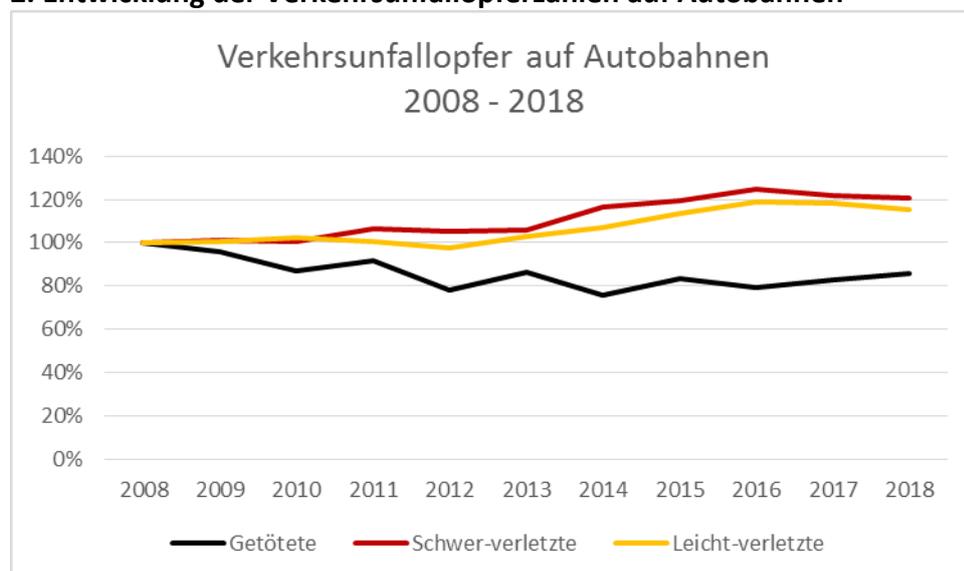
Hintergrunddaten und Grafiken zum Vortrag von Herrn Mertens

1. Getötete und Verletzte auf Bundesautobahnen der letzten 10 Jahre

Jahr	Getötete	Verletzte insgesamt	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte
2008	495	28.280	4.896	23.384
2009	475	28.398	4.944	23.454
2010	430	28.873	4.924	23.949
2011	453	28.681	5.223	23.458
2012	387	27.948	5.163	22.785
2013	428	29.202	5.168	24.034
2014	375	30.770	5.707	25.063
2015	414	32.374	5.834	26.540
2016	393	33.945	6.103	27.842
2017	409	33.692	5.974	27.718
2018	424	32.896	5.904	26.992
<i>Mittel 2008 -17</i>	426	30.216	5.394	24.823
<i>Mittel 2013 -17</i>	404	31.997	5.757	26.239

Berechnung der Gewerkschaft der Polizei, Landesbezirk NRW. Daten: destatis.de

2. Entwicklung der Verkehrsunfallopferzahlen auf Autobahnen



Berechnung der Gewerkschaft der Polizei, Landesbezirk NRW. Daten: destatis.de

