

## **Die Junge Union Nordrhein-Westfalen spricht sich entschieden gegen ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen aus!**

### **Begründung:**

Ein generelles Tempolimit wird von linken Politikern schon seit langem immer wieder gefordert. Sie beschwören angeblich friedlichere Highway-Szenarien aus anderen Ländern, schwärmen von angeblich höherer Sicherheit auf den Strassen und beschwören vor allem einen gewaltigen Fortschritt im Klimaschutz.

Nüchtern und ideologiefrei betrachtet sieht die Realität jedoch anders aus. Ein generelles Tempolimit bedeutet lediglich unnötige Regulierung, und das ohne erkennbaren Nutzen: weder für das Miteinander oder die Sicherheit auf unseren Strassen, noch für unser Klima.

### **Regulierung**

Ein Grundsatz unseres Staates ist, dass sich dieser nur in die Belange und Freiheiten des Einzelnen einmischt, wenn die Ausübung seiner Freiheit in die Freiheit eines anderen eingreift oder sonstige zwingende Gründe vorliegen, die eine staatliche Regulierung rechtfertigen. Folglich muss sich auch der deutsche Autofahrer darauf verlassen dürfen, dass nach sorgfältiger Prüfung der lokalen Streckenverhältnisse der Staat dort kein Tempolimit auferlegt oder bestehende ggf. wieder aufhebt.

### **„Drängeln und Rasen“**

Die zurzeit geführte und durch linke Politiker entfachte Diskussion ist geprägt durch die bewusste Vermischung und Verwechslung von Begrifflichkeiten. So wird bspw. von Frau Künast in einer ARD-Sendung ein Tempolimit gefordert, um unter anderem endlich dem „Drängeln und Rasen“ auf deutschen Autobahnen Einhalt zu gebieten. Dies ist schlichtweg falsch! Rasen und Drängeln haben mit einem Tempolimit genauso viel zu tun, wie Frau Künast mit guter Politik – gar nichts!

Wer auf deutschen Autobahnen den vorgeschriebenen Abstand nicht einhält oder mit überhöhter Geschwindigkeit in eine Baustelle rast wird bestraft. Im schlimmsten Falle nicht nur mit Punkten im Verkehrszentralregister sondern wegen Nötigung, § 240 StGB, mit einer Geldstrafe oder Gefängnis. Es ist wohl kaum anzunehmen, dass unverantwortliche Krafffahrer die bereits jetzt ein Tempolimit von 80 km/h oder 100 km/h missachten, dies nach der Einführung eines generellen Tempolimits von 130 km/h tun würden.

### **Sicherheit**

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass man durch ein Tempolimit die Sicherheit auf deutschen Autobahnen erhöhen würde.

Die Autobahnen sind bei weitem Deutschlands sicherste Straßen. Obwohl ein Großteil des gesamten Krafffahrzeugverkehrs über sie läuft, liegt der Anteil von Autobahnunfällen mit Personenschaden nach Angaben des ADAC bei etwa 6 %. Dieses niedrige Unfallrisiko wird erreicht, obwohl die bei uns gültige Richtgeschwindigkeit von 130 km/h durchaus höhere Geschwindigkeiten erlaubt.

Beispiele aus anderen europäischen Ländern zeigen, dass eine starre Obergrenze für das Autobahntempo die Sicherheit nicht zwangsläufig erhöht. So lag bspw. 2006 die Zahl der tödlich Verunglückten pro eine Milliarde Fahrzeug-Kilometer auf Autobahnen in Tschechien bei 11,0, in Österreich bei 6,6 und in Deutschland bei nur 3,17!

Bei diesem Punkt ist auch noch ein weiterer wichtiger Faktor zu berücksichtigen:

In der Bundesrepublik bilden sog. Hochgeschwindigkeitsunfälle eher die Ausnahme. So werden jedes Jahr die meisten Personen bei einer Geschwindigkeit zwischen 60 - 80 km/h getötet. Natürlich ist richtig, dass die

Schwere von Verletzungen sich bei höheren Geschwindigkeiten entsprechend erhöht - richtig ist aber auch, dass bei Unfällen, die sich bei 130 km/h oder schneller ereignen, selten allein die Geschwindigkeit eine Rolle spielt. Häufig spielen Faktoren wie Übermüdung, schlechte Sichtverhältnisse, technische Mängel etc. eine wichtige Rolle. Auch der Verweis auf eine Vielzahl von Unfällen wegen überhöhter Geschwindigkeit ist so in Bezug auf ein generelles Tempolimit falsch. Unfälle wegen überhöhter Geschwindigkeit bilden in den polizeilichen Statistiken zum größten Teil Unfälle, bei denen der Fahrer auf einer Strecke das bereits jetzt verhängte Tempolimit überschritten hat, folglich nicht auf Autobahnen ohne Tempolimit. Den größten Anteil bilden Unfälle auf Kreis- und Landstraßen bei denen z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h grob fahrlässig überschritten wird.

Auch darf nicht vergessen werden, dass die Möglichkeit in Deutschland relativ hohe Geschwindigkeiten auf Autobahnen zu fahren, schon immer die Sicherheitsforschung in den jeweiligen, insbesondere in den deutschen Automobilkonzernen angetrieben hat. So haben wir diesem Ansporn viele Erfindungen und Erneuerungen zu verdanken. Eben diese deutschen Innovationen der Fahrzeugsicherheit verhindern häufig schwere und tödliche Verletzungen bei Verkehrsunfällen.

### **Klimaschutz**

Auch für den Umwelt- und Klimaschutz würde ein generelles Tempolimit auf Autobahnen keine erkennbaren Verbesserungen bringen. Nur verhältnismäßig wenige PKW sind technisch so beschaffen, dass sich eine solche Begrenzung bei der Schadstoffemission bei sehr hohen Geschwindigkeiten deutlich bemerkbar machen würde. Trotzdem wäre die Verringerung der Gesamtsumme z.B. des klimaschädlichen Co2 mit **weniger als 1%** der von Deutschland bis 2020 zugesagten CO2-Reduktion verschwindend gering.

Das Ergebnis einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung wäre also weniger der Klimaschutz als vielmehr die Ablenkung von den funktionierenden Möglichkeiten, die wir zur Reduktion klimaschädlicher Schadstoffe haben.

Viel sinnvoller ist daher eine Verkehrspolitik, die Staus vermeidet, denn in den vielen Staus auf unseren Straßen wird der größte Anteil von CO2 im deutschen Straßenverkehr ausgestoßen. Hier bieten bedarfsorientierter Straßenausbau und intelligente Verkehrssteuerungssysteme weit bessere Möglichkeiten.

Ein generelles Tempolimit ist also ein Schritt zurück, der keins der tatsächlichen Verkehrsprobleme löst, dafür aber den Bürger unverhältnismäßig gängelt.

Die Kampagne des ADAC zu den früheren Diskussionen zu diesem Thema hat an Klarheit und Präzision nie einbüßen müssen – es muss auch weiterhin heißen: **Freie Fahrt für freie Bürger!**