



VOD Postfach 10553 DE 48054 Münster

Bundeskanzleramt
Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V.

Telefon: 0160 62 68 484
E-Mail: info@vod.org
Internet: www.vod-ev.org

Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff
Vorsitzender des Vorstands
Telefon: 0171/9307664
E-Mail: wilfried.echterhoff@vod-ev.org

Datum: 5. Februar 2019

Offener Brief zu einem Tempolimit auf deutschen Autobahnen

Bezug: Schreiben FEVR vom 18. November 2007 anlässlich des jährlichen Weltgedenkta-
ges der Verkehrsoffer¹

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,

vor dem Hintergrund der aktuellen Debatte zu einem allgemeinen Tempolimit auf deut-
schen Autobahnen möchten wir als Verkehrsofferverbände Europas (FEVR) und
Deutschlands (VOD) erneut an Ihre Verantwortung für das Leben und die körperliche
Unversehrtheit als Menschenrecht aller in Deutschland lebenden Menschen appellieren.

Die Debatte in Deutschland ist für uns schwer zu ertragen. Allein der Umstand, dass
umweltschutzbedingte Schadstoffdebatten ausschlaggebend für die längst überfällige
Diskussion waren, zeigt auf, dass Verkehrssicherheitsaspekte völlig vernachlässigt wer-
den.

Die Pflicht des Staates und damit seiner drei Staatsgewalten Legislative, Judikative und
Exekutive, jedes menschliche Leben zu schützen, ist nach ständiger Auslegung der Grund-
rechtsnormen durch das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) unmittelbar aus den beiden
Grundrechten auf Leben und körperliche Unversehrtheit gem. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des
Grundgesetzes (GG) abzuleiten (BVerfG, 25. Februar 1975, Rn. 151). Während dies allge-
mein in der Beurteilung der Inneren Sicherheit anerkannt ist, wird verkannt, dass auch die
Verkehrssicherheit integraler Bestandteil dieser Sicherheit ist.

¹ World Day of Remembrance <https://worlddayofremembrance.org/>

Falls dieser Auftrag des Grundgesetzes nicht schwer genug wiegt, sei an die aktuelle Koalitionsvereinbarung der Großen Koalition erinnert, die eine Selbstverpflichtung hinsichtlich des verkehrspolitischen Leitbildes „Vision Zero“ beinhaltet. Auch wenn vielleicht nicht jedem Koalitionär bei Abschluss des Vertrages klar war, was dieses Leitbild bedeutet, wäre an der Zeit, sich damit einmal konkret auseinanderzusetzen und die damit einhergehende Verpflichtung wahrzunehmen. Bereits im Jahr 2015 hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) in seinen Publikationen „Schriftenreihe Verkehrssicherheit“ als Nr. 16 die Vision Zero vorgestellt und auf den Punkt gebracht:

„1. Grundsätzliches ... Bei Zielkonflikten gibt Vision Zero klar die Richtung vor: im Zweifel für die Verkehrssicherheit. Kern dieses Ansatzes ist die Einsicht, dass der Mensch im Verkehrssystem nicht fehlerfrei agieren kann. Ohne ihn aus seiner Verantwortung zu entlassen, muss dieses System daher so gestaltet sein, dass Fehler möglichst keine fatalen Folgen haben. Das Verkehrssystem ist an den Menschen anzupassen und nicht umgekehrt.“

Das seitens der Bundesregierung bereits gegenüber dem EU-Ziel einer Reduktion der Anzahl der Verkehrstoten um 50 % reduzierte Ziel bis zum Jahre 2020 diese Zahl um mindestens 40 % zu reduzieren, ist ganz offensichtlich nicht mehr erreichbar. Im Behördenspiegel wird in dem Artikel „Schluss mit dem Schönrechnen“² dargelegt, dass zur Zielerreichung die Anzahl der Verkehrstoten nach sieben Aktionsjahren um 28 Prozent auf 2.627 hätte zurückgegangen sein müssten. Tatsächlich starben im Jahr 2017 auf Deutschlands Straßen 3.180 Menschen, was einem Rückgang von nur 13 Prozent entspricht. Nach den derzeitigen bekannten Zahlen wird die Anzahl der getöteten Verkehrstoten nach den letzten Schätzungen im Jahr 2018 sogar erneut auf über 3.200 ansteigen.

Es wird deutlich, dass ohne sofortige konkrete Maßnahmen auch das bereits reduzierte Ziel nicht erreichbar sein wird.

Allerdings gibt es mit einem generellen Tempolimit auf Autobahnen eine verwaltungstechnisch relativ einfach umzusetzende Maßnahme, deren Wirksamkeit zudem in vielfachen nationalen³ und internationalen⁴ wissenschaftlichen Studien belegt ist.

² Laub; Behörden Spiegel; Januar 2019, Seite 22, www.behoerderspiegel.de

³ U.a. Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen, Scholz u.a. (2007)

Alle einschlägigen Studien zur Wirkung eines Tempolimits weisen abhängig von der jeweiligen Ausgangslage nach, dass die Anzahl der Verkehrstoten mit 20 % bis 50 % wesentlich reduziert werden. 2018 legten das International Transport Forum (ITF) und die International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) einen Bericht⁵ mit elf Fallstudien aus zehn Ländern zu den Wirkungen geschwindigkeitsbezogener Maßnahmen auf das Unfallgeschehen vor. Die Wirkung der Geschwindigkeit auf das Unfallgeschehen wird nachvollziehbar belegt: Bei geringeren Geschwindigkeiten Reduktionen bis zu 49 % (Schweden, Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten bei einem von 110 auf 100 reduzierten Tempolimit), bei der Erhöhung des bestehenden Tempolimits von 110 auf 130 in Dänemark musste eine Steigerung um 24 % bei den Personenschäden konstatiert werden. Es kann bei dieser Datenlage nicht länger argumentiert werden, eine Wirkung eines Tempolimits hinsichtlich Anzahl der Verkehrstoten wäre nicht belegbar.

— Nach den letzten verfügbaren statistischen Auswertungen des Bundesamtes für Statistik destatis wurde mit Blick auf das Jahr 2016 festgestellt, dass rund 72 Prozent aller Getöteten auf solchen Autobahnabschnitten verunglückt, die keine Geschwindigkeitsbegrenzung hatten.

— Eine Erhebung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) aus dem Jahr 2016 hat unter anderem explizit Geschwindigkeitsunfälle auf Autobahnen untersucht, also Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter eine nicht angepasste Geschwindigkeit aufwies. Das Ergebnis: Von 185 Todesopfern bei Geschwindigkeitsunfällen kamen 122 Menschen (66 Prozent) in Abschnitten ohne Tempolimit ums Leben. 63 Unfallopfer (34 Prozent) starben in tempolimitierten Zonen⁶.

— Der Verweis auf die scheinbar geringe Prozentzahl von aktuell etwas 13 % der auf deutschen Autobahnen getöteten Verkehrsteilnehmern wird gern als Argument für die Sicherheit deutscher Autobahnen angeführt. Es wäre ja auch sehr verwunderlich, wenn eine Infrastruktur ohne plangleiche Knoten, ohne Gegenverkehr oder Hindernisse im Seitenraum gefährlicher wäre als Außerortsstraßen, auf die das im Regelfall nicht zutrifft. Wenn man aber die deutschen Ergebnisse einmal in Relation zu den europäischen setzt, wird das Optimierungspotenzial sofort deutlich. Auf europäischen Autobahnen beträgt der Anteil der auf Autobahnen Getöteten 8 % ... und darin sind die 13 % aus Deutschland schon enthalten, ansonsten würde die Relation noch deutlicher ausfallen.

⁴ Speed Limits, Enforcement, and Health Consequences Rune Elvik, 2012; OECD International Transport Forum Speed and Crash Risk 2018

⁵ ITF/IRTAD, 2018, S. 71.

⁶ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/tempolimit-mit-130-km-h-sinken-die-unfallzahlen-drastisch-a-1249595.html>

Die Argumentation, die deutschen Autobahnen wären auch im internationalen Vergleich die sichersten Straßen, stimmt so absolut ebenfalls nicht. Deutschland steht mit drei getöteten Menschen je 100 km Streckenlänge BAB teilweise deutlich schlechter da als Großbritannien, die Niederlande, die Schweiz, Dänemark, Finnland und Frankreich (alle zwischen einem und 2,5 Getöteten je 100 km Streckenlänge)⁷.

Bereits im Jahr 2010 hat der Wissenschaftliche Beirat des Verkehrsministeriums neben vielen anderen Empfehlungen ein Tempolimit auf Autobahnen von 130 km/h empfohlen, nicht zuletzt, weil aufgrund der geringeren Differenzgeschwindigkeiten ein harmonischerer Verkehrsfluss mit weniger Stauerscheinungen zu erwarten ist, ein Ergebnis, das sicherlich auch hinsichtlich der Grenzwertdebatten eine positive Wirkung erwarten lässt. Darüber hinaus wäre dies auch im Sinne einer europäischen Harmonisierung wünschenswert.

Da in der politischen Diskussion häufig auch die Beurteilung durch die Wähler nicht ganz bedeutungslos ist, sei auf die vielfältigen Umfrageergebnisse verwiesen, die in den letzten Jahren immer wieder eine Mehrheit für ein Tempolimit ergab⁸ Nach dem letzten Politbarometern⁹ ist jeder zweite Deutsche (50 Prozent) für ein Tempolimit von 130 Stundenkilometern. Sieben Prozent der Befragten können sich sogar ein Tempolimit unter 130 km/h vorstellen, nur noch 41 % sind – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der häufig wenig faktenorientierten Öffentlichkeitsarbeit und medialen Berichterstattung – gegen ein allgemeines Tempolimit.

Das zeigt auf, dass bereits heute in der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz für die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf BAB in Deutschland gegeben ist.

Häufig wird als Argument gegen ein Tempolimit auf BAB auf die noch deutlich unsichereren Landstraßen verwiesen. Es müsse vermieden werden, dass der Verkehr auf die gefährlicheren Landstraßen ausweicht. Das Gegenteil ist der Fall: Extremgeschwindigkeiten und starke Geschwindigkeitsdifferenzen ängstigen einen Teil der Autofahrer und Autofahrerinnen, darunter vor allem ältere Personen und solche, die wenig fahren. Sie fühlen sich den Anforderungen, die aus sehr hohen Geschwindigkeiten (und insbesondere sehr großen Geschwindigkeitsdifferenzen) entstehen, nicht gewachsen, meiden deshalb teilweise Autobahnen und fahren stattdessen auf (unsichereren) Landstraßen¹⁰. In einer DVR-Umfrage¹¹ zum Verhalten auf der Autobahn äußerte fast ein Drittel aller befragten Autofahrerinnen und Autofahrer (32 Prozent), dass sie durch hohe Geschwindigkeitsunterschiede auf deutschen

⁷ OECD, Road Traffic Data Accident Database IRTAD

⁸ DVR 2017 https://www.dvr.de/presse/informationen/infografiken/mehrheit-fuer-tempolimit-auf-autobahnen_id-4839.html

⁹ <https://www.zdf.de/nachrichten/heute/politbarometer-zum-tempolimit-100.html>

¹⁰ Schlag, 2008

¹¹ <https://www.presseportal.de/pm/17147/3961547>

Autobahnen verunsichert werden. Einige (sechs Prozent) - insbesondere Ältere - vermeiden aus Angst vor dieser Stresssituation Autobahnfahrten nach Möglichkeit ganz.

Dies wird von unserem Mitglied der Deutschen Verkehrswacht (DVW) aufgrund der Erfahrungen der Moderatoren im Rahmen des Seniorenprogramms *sicher mobil* bestätigt. Senioren meiden mit zunehmendem Alter die „sicheren“ Autobahnen und weichen entgegen der Erwartungen auf die subjektiv sichereren Landstraßen aus. Aufgrund der demografischen Entwicklung wird sich dies ohne Einführung eines Tempolimits verstärken

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen haben insofern auch einen sozialen Effekt: Sie verbessern die Zugangsgerechtigkeit. Älteren und wenig Fahrenden wird so die Angst vor einer Autobahnnutzung gemindert und ein Ausweichen auf gefährlichere Landstraßen vermieden¹²

Dabei sollte man auch die durchaus starke Signalwirkung nicht vergessen, die eine solche Entscheidung für eine allgemeine Verringerung der Geschwindigkeit auf allen Straßen hat. Dafür gibt es auch etliche Beispiele, wie zuletzt in Frankreich oder Spanien, wie solch eine starke politische Entscheidung zur allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen kann.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es nicht ein einziges Argument gibt, aus Sicht der Verkehrssicherheit ein Festhalten an dem Status quo zu rechtfertigen, aber eine Vielzahl belegter positiver Wirkungen.

Wenn es also nachgewiesenermaßen ein hohes Potenzial gibt, mit einem Tempolimit Menschenleben zu retten, zusätzlich auch andere positive Aspekte in anderen Politikfeldern zu erwarten sind (Schadstoffdebatte), stellt sich nicht zuletzt vor dem bereits dargelegten Hintergrund der Schutzpflicht des Staates und der Koalitionsvereinbarung die Frage, warum nicht unverzüglich gehandelt wird.

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel,

wir appellieren an Sie, dieses sinnlose Töten auf den deutschen Autobahnen zu beenden.

Die Reduzierung der Anzahl von Verkehrstoten ist möglich, wir haben in diesem Schreiben nur einen Aspekt etwas intensiver dargelegt, stehen aber zudem gern als europäischer

¹² Schlag 2018

Dachverband FEVR und als Deutscher Dachverband VOD für eine vertiefende Diskussion weiterer Optimierungspotentiale in der Verkehrssicherheitsarbeit und hinsichtlich des Schutzes der Opferrechte zur Verfügung.



Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff
Vorsitzender VOD



Jeannot Mersch
Präsident FEVR