

In die Diskussion um ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen kommt Bewegung

Autoindustrie als letzte Hürde



Mit 200 Sachen von Luxemburg aus in Richtung Koblenz oder Saarbrücken? Das ist nur bedingt möglich: Nicht nur aufgrund von Baustellen gelten auf Teilstrecken der deutschen Autobahnen Geschwindigkeitsbegrenzungen. Foto: dpa

PANORAMA

Berlin. Das fehlende Tempolimit auf deutschen Autobahnen – das zumindest auf 70 Prozent der Gesamtlänge des Autobahnnetzes gilt – ist wieder im Gespräch. Größter Befürworter des Status quo: die Automobilindustrie. Die Haltung sei unverändert, erklärte ein Sprecher des Verbands der Automobilindustrie (VDA). Er verwies auf eine Mitteilung von Ende Dezember. Damals hatte der VDA erklärt, die Debatte über ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen sei „nicht hilfreich“.

Die Diskussion hat erneut Fahrt aufgenommen, weil der ADAC „nicht mehr grundsätzlich“ gegen ein Tempolimit ist, wie der ADAC-Vizepräsident Verkehr, Gerhard Hillebrand, gesagt hatte. Der ADAC ist mit gut 21 Millionen Mitgliedern der größte Automobilclub Deutschlands.

ADAC-Mitglieder unschlüssig

„Die Diskussion um die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen wird emotional geführt und polarisiert bei den Mitgliedern“, sagte Hillebrand. „Deshalb legt sich der ADAC in der Frage aktuell nicht fest.“ Eine Versachlichung sei dringend erforderlich. Die

Auswirkungen eines Tempolimits sollten dringend in einer umfassenden Studie geklärt werden. „Diese würde eine belastbare Entscheidungsgrundlage liefern.“ Die Mitglieder des ADAC sind sich nicht einig: Einer eigenen Umfrage zufolge lehnen 50 Prozent ein generelles Tempolimit ab – 45 Prozent sind dafür.

In der „Bild am Sonntag“ kritisierte Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU): „Ein ‚neutrales‘ Durchlaviere bei diesem Thema gibt es definitiv nicht.“ Das würden sicher auch „die vielen ADAC-Mitglieder dem Vorstand des Automobilclubs deutlich machen, die bei der jetzigen bewährten Regelung bleiben wollen“. Scheuer wies darauf hin, dass der Bundestag erst vor wenigen Wochen mit überwältigender Mehrheit das bestehende System der Richtgeschwindigkeit bestätigt habe.

Ein Vorstoß der Grünen für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 Kilometern pro Stunde auf den Autobahnen war im Oktober im Parlament gescheitert. Gleichwohl gilt in Deutschland seit mehr als 40 Jahren eine empfohlene Richtgeschwindigkeit von 130 – was der Höchstgeschwindigkeit auf luxemburgischen Autobahnen entspricht.

Aus Sicht des VDA hilft ein generelles Tempolimit auf Autobahnen weder der Umwelt noch der Sicherheit. Dies bestätigen unter anderem Zahlen, die der ADAC vorlegt: Auf eine Milliarde gefahrene Kilometer kamen im Jahr 2017 1,7 getötete Personen auf Autobahnen, auf Bundesstraßen außerorts, auf denen immer Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten, waren es hingegen 6,3 Tote.

In der VDA-Stellungnahme von Ende Dezember hieß es, ein erheblicher Teil der Autobahnen umfasse bereits heute Tempobeschränkungen. Zudem seien deutsche Autobahnen die sichersten Straßen. Auch klimapolitisch bringe ein starres Tempolimit auf Autobahnen so gut wie nichts.

„Sicherheit als oberste Maxime“

Der Bundesgeschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), Burkhard Stork, sagte: „Für uns ist Sicherheit die oberste Maxime im Verkehr. Bisher hat aber maximale Geschwindigkeit Priorität – das funktioniert nicht zusammen.“ Tempo 130 auf Autobahnen könne „Teil eines Kulturwandels sein“, den man in Deutschland dringend brauche.

In der schwarz-roten Koalition ist ein Tempolimit umstritten. Die SPD ist dafür, die Union in weiten Teilen dagegen. Verkehrsminister Scheuer sagte noch vor Weihnachten: „Wir haben weit

herausragendere Aufgaben, als dieses hoch emotionale Thema wieder und immer wieder ins Schaufenster zu stellen – für das es gar keine Mehrheiten gibt.“ *dpa/mij*