

### **Der ACE macht sich für Verkehrssicherheit stark**

Verkehrssicherheitsarbeit gehört zum Satzungsauftrag des ACE Auto Club Europa und gehört laut § 2 somit zu Zweck und Zielen des Vereins. Entsprechend der Satzung vertritt der ACE als zweitgrößter Autoclub die Interessen seiner Mitglieder insbesondere in den Bereichen Verkehrssicherheit und Verkehrspolitik, darüber hinaus in weiteren Bereichen.

**Die 17. ordentliche Hauptversammlung hat am 16. November 2019 entschieden, dass sich der ACE-Vorstand bei Politik und Gesetzgeber dafür einsetzen soll, dass auf bundesdeutschen Autobahnen ein Tempolimit von 130km/h eingeführt wird.**

### **Zum Hintergrund**

Angesichts der verkehrlichen Entwicklungen in den vergangenen 40 Jahren steht eine Neubewertung eines Tempolimits auf deutschen Autobahnen an.

Während im Jahr 1960 in der Bundesrepublik auf je 1000 Einwohner nur 71 Pkw kamen, waren es im Jahr 2018 schon 555 Pkw je 1000 Einwohner. Diese Zahlen verdeutlichen die Verdichtung des Straßenverkehrs.

Der Kraftfahrzeugbestand in Deutschland nimmt seit 1991 kontinuierlich zu. Aktuell sind auf Deutschlands Straßen mehr als 47 Mio Pkw unterwegs, etwas über 3 Millionen Lkw, und ca. 3 Millionen sonstige Fahrzeuge, wie Wohnmobile, sonstige Kfz, oder Zugmaschinen.

### **Autobahnstrecken mit und ohne Tempolimit in Deutschland**

Das Autobahnnetz Deutschlands ist insgesamt 12.996 km lang (BMVI, 2017). Rund 25.767 km Autobahn werden in beide Richtungsfahrbahnen gezählt (BASt, 2017; Stand: 2015). Das Netz der Bundesstraßen umfasst 38.303 km und bildet mit den Bundesautobahnen eines der dichtesten Fernstraßennetze Europas. Davon gilt auf den Bundesautobahnen:

- 18.115 km kein Tempolimit,
- 6.035 km ein streckenbezogenes Tempolimit auch unter günstigen Bedingungen,
- 1.608 km ein flexibles Tempolimit nur unter ungünstigen Bedingungen (je nach Verkehrslage, Witterung u.a.).

### **424 Tote auf deutschen Autobahnen**

Allein im Jahr 2018 wurden auf deutschen Autobahnen 424 Personen getötet. Obwohl die Fernstraßen nur einen Anteil von rund 22 Prozent (bei den Bundesautobahnen sogar nur 6 Prozent) am Gesamtnetz haben, werden knapp 50 Prozent (bzw. auf Bundesautobahnen über 32 Prozent) der Fahrleistungen auf diesen Straßen abgewickelt.

Auf dem Streckennetz der Landstraßen mit 125.000 km kam es zu 1.867 Verkehrstoten im Jahr 2018.

Auf den Autobahnen wurden 6,7 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden und 12,9 Prozent aller Getöteten gezählt. Während 2018 innerorts 5 Getötete auf 1.000 Unfälle mit Personenschaden kamen, lag der entsprechende Wert für Autobahnen bei 21 und für die Landstraßen sogar bei 25 Todesopfern.

### **Aus Sicht des ACE sprechen die folgenden Argumente für ein Tempolimit**

#### Verkehrssicherheit

- Die Anzahl der Getöteten bei Geschwindigkeitsunfällen (Unfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person eine nicht angepasste Geschwindigkeit aufwies) auf Autobahnen war bislang auf den Strecken ohne Tempolimit höher als auf den Strecken mit Tempolimit.
- Es kann davon ausgegangen werden, dass dieser positive Effekt nach der Einführung eines allgemeinen Tempolimits auch auf den 70 Prozent der bisher nicht tempolimitierten Streckenabschnitte eintreten wird.
- Ein Tempolimit hätte somit positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und steht damit ganz im Zeichen der „Vision Zero“.

#### Verkehrsfluss und Reisezeiten

- Ein allgemeines Tempolimit harmonisiert den Verkehrsfluss auf Autobahnen, weil die Geschwindigkeitsdifferenzen reduziert werden. Bei hohen Verkehrsbelastungen nehmen zudem Unregelmäßigkeiten im Verkehrsfluss ab, was Staubildungen verhindern kann. Kollektiv entstehen so kaum Reisezeitverluste.

Aus Sicht des ACE werden folgende Probleme bei unbegrenzter Geschwindigkeit gesehen: Reaktionen und Korrekturmanöver nehmen bei zunehmender Geschwindigkeit ab. Damit entstehen höhere Risiken für Auffahr- und Folgeunfälle. Darüber hinaus nimmt mit wachsender Aufprallgeschwindigkeit die Unfallschwere überproportional zu. Insgesamt ist das Unfallrisiko bei eingeschränkten Sichtverhältnissen höher. Hohe Geschwindigkeiten wirken sich messbar auf den Fahrkomfort aus und das Sicherheitsempfinden, gerade älterer und selten fahrender Verkehrsteilnehmender, leidet.

Als ACE setzen wir uns für Verkehrssicherheit ein. Daher gehen wir hier nicht auf das Thema Emissionen und Lärm ein. Denn egal mit welchem Antrieb – ob Benziner, Diesel, Elektro, Hybrid oder Wasserstoff – die Fahrzeuge unterwegs sind, sie können alle schnell fahren. Alle Fahrzeuge, unabhängig vom Antrieb, müssen sicher und mit geringer Differenzgeschwindigkeit auf bundesdeutschen Autobahnen unterwegs sein.