

Deutschland

Republik der Raser

Autofahrer sind in deutschen Städten oft zügiger unterwegs als erlaubt. Verkehrspsychologen erklären das mit falschem Straßendesign, niedrigen Bußgeldern, fehlenden Kontrollen. Sollte innerorts überall Tempo 30 gelten?

Michael Witt weiß, wie es ist, wenn andere Autofahrer dicht auffahren, drängeln, waghalsig überholen. Der Fahrlehrer aus Hamburg-Duvenstedt erlebt auf den Straßen der Hansestadt tagtäglich die Aggression der anderen. »Meine Schülerinnen und Schüler fahren genauso schnell wie erlaubt - aber wir werden von den hinter uns fahrenden Autos bedrängt.«

Witt lässt die Neulinge am Steuer mit Tempomat und dem sogenannten Limiter üben. Das Assistenzsystem seines Fahrschulautos erkennt Verkehrsschilder automatisch und verhindert, dass das Auto schneller fährt als erlaubt. In den Augen der meisten anderen Autofahrenden mache das seine Schüler und ihn zum Verkehrshindernis, sagt Witt.

Viele Autofahrer in Deutschlands Städten interpretieren Geschwindigkeitslimits offenbar als grobe Richtgröße. Tempo 30 bedeutet vielerorts real Tempo 40, wo Tempo 50 gilt, wird oft zwischen 55 und 60 gefahren. Das jedenfalls zeigen Daten des Navigationsanbieters TomTom aus 40 deutschen Städten, die der SPIEGEL ausgewertet hat.

Wenn die Straßen frei sind, vor allem nachts, sind etliche Autofahrerinnen und Autofahrer noch schneller unterwegs. In den Hauptstädten der Schnelfahrer wie Dresden, Halle (Saale) und Kiel fährt dann rund die Hälfte aller erfassten Autos mit mindestens 40 km/h durch Tempo-30-Zonen. Tagsüber sinkt der Anteil - offenbar auch, weil dichter Verkehr schnelleres Fahren verhindert.

Auf Tempo-50-Straßen sind in Kiel nachts 22 Prozent aller Autos mit mindestens 60 unterwegs, in Aachen, Bremen und Halle (Saale) liegen die Anteile zwischen 18 und 19 Prozent.

Auffällige Geschwindigkeitsmuster zeigen sich rund um fest installierte Blitzer: Ortskundige bremsen unmittelbar davor auf die erlaubte Geschwindigkeit ab und beschleunigen danach sofort wieder - wie in der Maximilianallee in Leipzig und in der Stresemannstraße in Hamburg.

In Freiburg ist der Anteil der nächtlichen Zu-schnell-Fahrer nur ein Viertel so hoch wie in Dresden. In den Metropolen Kopenhagen, Zürich und Oslo brettern allerdings nur 8 bis 10 Prozent aller erfassten Autofahrer mit 40 km/h oder mehr durch eine 30er-Zone.

Tempo 30 gilt in der Regel innerhalb von Wohngebieten oder rund um Schulen, um den Straßenverkehr sicherer zu machen. Ein 30 km/h schnelles Auto kommt bei einem plötzlich auftretenden Hindernis bei idealen Bedingungen nach 13 Metern zum Stehen. Ein 50 km/h schnelles Auto legt während der Reaktionszeit von einer Sekunde 14 Meter zurück - ungebremst, und kommt erst nach 26 Metern zum Stehen.

»50 fahren, wo nur 30 erlaubt ist, ist kein Kavaliersdelikt«, sagt Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung der Versicherer.

»Da liegt die Grenze zwischen Leben und Tod.« Eine Sekunde sei eine kurze Reaktionszeit, wenn etwas Unvorhergesehenes passiere.

Verkehrspsychologen beschäftigen sich schon lange mit der Frage, wie Fahrerinnen und Fahrer animiert werden können, regelkonform und sicher zu fahren. Ein wichtiger Faktor ist die Straße selbst. Ist diese gerade, glatt und breit, wird fast schon automatisch schnell gefahren. »Es nützt nichts, einfach nur ein Tempo-30-Schild aufzustellen«, sagt der Unfallforscher Brockmann. Es müsse sich optisch erschließen, welche Geschwindigkeit auf dieser Straße angemessen sei, durch Hindernisse, Kurven, Verengungen.

»Wer das Fehlverhalten der Autofahrer verstehen will, sollte sich ein Bild vom Ablauf des Straßenverkehrs machen«, sagt Karl-Friedrich Voss. Der amtlich anerkannte verkehrs-psychologische Berater aus Hannover hält es für falsch, die Autofahrer allein für Geschwindigkeitsverstöße verantwortlich zu machen. Die Gestaltung der Straßen sei ein wichtiger Faktor. Voss würde deshalb gern die Straßenplanerinnen und -planer in die Pflicht nehmen. »In Schweden, wo die Zuständigkeit für die Verkehrssicherheit bei den Straßenbaubehörden liegt, ist es üblich, nach einem Unfall auch nach Defiziten bei der Straßengestaltung zu suchen.«

Ein gutes Vorbild ist laut Voss auch Großbritannien. Dort habe es schon immer Straßen gegeben, die anders gestaltet sind als in Deutschland. »Sie sind schmaler, sodass sogar Busse nicht immer so breit sind wie in Deutschland.« Die Verdichtung des Verkehrs sorge dafür, dass die Unfallgefahr sinke.

Auch die Sanktionen beeinflussen, wie schnell Bürgerinnen und Bürger fahren. »Man kann sich das so vorstellen, dass im Kopf eines Autofahrers die Höhen der Bußen verknüpft werden mit der Entdeckungswahrscheinlichkeit«, sagt Jens Schade, Professor für Verkehrspsychologie an der TU Dresden. Das sei sogar rational. »Wenn die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, null ist, werden Autofahrer die Regeln missachten. Selbst wenn die Strafe hoch ist.« In Deutschland wüssten die Autofahrenden, dass bei einer Überschreitung von weniger als 20 km/h weder Punkte beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg noch Fahrverbote drohten. »Ein mögliches Bußgeld preisen sie mit ein«, sagt Schade.

Wer hingegen in der Schweiz mit 40 durch eine 30er-Zone fährt, zahlt 116 Euro. In Dänemark sind es sogar mehr als 470 Euro. In Deutschland kostet dieses Vergehen 30 Euro - trotz gerade erst erhöhter Bußgelder.

Etwas drei Millionen Bußgeldbescheide werden deutschlandweit pro Jahr wegen überhöhter Geschwindigkeit verhängt. Diese Zahl hat sich in den vergangenen 15 Jahren kaum verändert. Sachsen, Bayern und Sachsen-Anhalt stellen deutlich weniger Tickets pro 1000 zugelassenen Fahrzeugen aus als etwa Rheinland-Pfalz oder Brandenburg. Sachsen hat seine

Geschwindigkeitskontrollen vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2015 sogar um mehr als zwei Drittel heruntergefahren. Unfallforscher Brockmann sagt, im Straßenverkehr gebe es eine Art soziale Norm, die sich je nach Region unterscheide. »Selbst wenn ich gar nicht mit Entdeckung rechnen muss, weiß ich, dass zu schnelles Fahren von den uns umgebenden Menschen nicht toleriert wird.« Dort müssten Fahrer mit Kritik ihrer Beifahrer rechnen. Scharfe oder lasche Kontrollen beeinflussten diese Normen.

An die in einer Stadt üblichen Geschwindigkeiten passten sich Autofahrer irgendwann an, glaubt der Dresdner Verkehrsforscher Jens Schade. »Auch beim Thema Geschwindigkeit versucht der Mensch, homogen zu werden mit dem Gesamtsystem.« Fahrschüler müssten sich noch an die Regeln halten, fast alle anderen würden mit 55 oder 60 im normalen Verkehr mitschwimmen und nicht mehr auffallen.

Die Debatte um Bußgelder und Tempo-30-Zonen in Städten wird wohl auch die Ampelkoalition beschäftigen. Die letzte Reform des Bußgeldkatalogs ist zwar erst im Herbst 2021 in Kraft getreten. Ex-Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) hatte zunächst im Frühjahr 2020 zugestimmt, bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 21 Kilometern pro Stunde innerorts den Führerschein für einen Monat einzuziehen. Nach einem Proteststurm der Autofahrerlobby distanzierte er sich von der ursprünglichen Reform.

Der mildere Kompromiss, den Scheuer dann aushandelte, sieht nun nicht mehr so schnellen Führerscheinentzug vor, wohl aber höhere Bußgelder. Innerorts müssen Raser ab 21 Kilometer pro Stunde zu viel 115 Euro zahlen. An den Fahrverbotsgrenzen änderte sich nichts.

Die Regierung verschärfte allerdings nur die Sanktionen für manche Ordnungswidrigkeiten, bei anderen blieb sie mild. Nach Auffassung von Verkehrsrechtlern könnten klagefreudige Autofahrer die großen Differenzen bei den Bußgeldern monieren. Bekämen sie recht, könnte der neue Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) dazu gezwungen sein, den Bußgeldkatalog komplett neu zu überarbeiten.

Aus Wissing's Umfeld jedoch heißt es, er wolle zunächst nicht an die Regelungen heran.

Etliche Grüne sowie Fahrrad- und Fußgängerverbände fordern, in Ortschaften und Städten grundsätzlich Tempo 30 einzuführen. Im Koalitionsvertrag steht allerdings nur: »Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden.« Auch der neue Verkehrsminister kann sich wohl nicht für flächendeckendes Tempo 30 in Ortschaften erwärmen.

Andernorts sind die Erfahrungen mit -solchen Tempolimits durchaus positiv: Paris hat sich für einen solchen Weg entschieden, 50 Kilometer pro Stunde darf nur auf großen Straßen gefahren werden. In Spanien gilt die 30er-Regel in allen Städten - für sämtliche Straßen mit nur einer Spur pro Fahrtrichtung.

Für ein generelles Tempo 30 in Städten spricht einiges: Der Lärmpegel sinkt, Fußgänger und Radfahrer fühlen sich sicherer, die Lebensqualität der Anwohner steigt. Umstritten ist, ob Tempo 30 die Straßen nicht nur gefühlt, sondern auch tatsächlich sicherer macht. In Schwerin etwa sanken sowohl Unfallzahlen als auch die Unfallschwere nach der Anordnung von Tempo 30 in zwei von drei Straßen. Auch Beobachtungen aus Berlin deuten auf einen positiven Effekt hin. Dort ließ das Umweltbundesamt mehr als 600 Anwohner die Auswirkung von Tempo 30 in ihrer Straße bewerten: 61 Prozent der Befragten sagten, es sei nach Einführung des Limits leiser geworden. Ähnlich viele sagten, der Verkehr sei dadurch sicherer geworden. Selbst die Autobesitzer unter den Anwohnern sehen einen positiven Effekt: 56 Prozent von ihnen glauben, dass Tempo 30 den Verkehr leiser mache.

Ein Kompromiss für Deutschland wäre womöglich, den Kommunen mehr Spielraum zu geben, Tempo-30-Zonen einzurichten. Vielerorts gilt auf der Mehrzahl der Straßen bereits Tempo 30. Der meiste Verkehr rollt jedoch über Hauptstraßen - und dort gilt meist Tempo 50. Bislang können Kommunen aufgrund der Straßenverkehrsordnung nicht so leicht ein Tempolimit von 30 festlegen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. »Dafür braucht es in der Regel eine Unfalldämpfung«, sagt Unfallforscher Siegfried Brockmann. Es müsse erst etwas passieren, bevor gehandelt werden könne.

Ob ein generelles Tempo-30-Limit die Verkehrsprobleme der verstopften Städte lindern würde, kann niemand genau sagen. Wo-möglich verbessere sich der Verkehrsfluss, weil etwa das Einfädeln und Spurwechseln besser funktioniere, glaubt der Hamburger Fahrlehrer Michael Witt. Aber: »Wenn überall Tempo 30 gilt, wird das mancher als Verlust von Freiheit empfinden.« Er schlägt vor, in den Städten Assistenzsysteme von Autos mit den Ampelschaltungen zu koppeln. Dann würde genau die Geschwindigkeit empfohlen, mit der man am schnellsten vorankomme, beispielsweise auf einer grünen Welle von Ampel zu Ampel. Mal müsse man dafür 48 fahren, mal nur 35. »Aber das wird noch ein paar Jahre dauern, bis das Standard ist.«

Blitzer in der Hamburger Stresemannstraße: Kurz abbremsen auf die erlaubte Geschwindigkeit

»50 fahren, wo nur 30 erlaubt ist, ist kein Kavaliersdelikt.«

Holger DambeckGerald Traufetter

Quelle:	DER SPIEGEL vom 08.01.2022 Seite 40
Rubrik:	Deutschland
Dokumentnummer:	PMG4SPIEGEL-Heftimport-SP20220108-46563_7b1f1488-ef67-4c62-b773-4df41b7a87ff

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://sbdresden.genios.de/document/SPIE_PMG4SPIEGEL-Heftimport-SP20220108-46563_7b1f1488-ef67-4c62-b773-4df41b7

Alle Rechte vorbehalten: (c) SPIEGEL-Verlag Rudolf Augstein GmbH & Co. KG