

Tempo 80 und die logische Landstraßenarithmetik

Weniger Unfälle und weniger Emissionen: Forscher plädieren für Senkung des Tempolimits um 20 km/h

80 ist nicht immer 100 weniger 20, rechnet die Forschungsgesellschaft „Straße – Schiene – Verkehr“ (FSV) seit einem halben Jahrzehnt vor. Bei einer Reduktion des generellen Tempolimits von 100 auf 80 km/h auf österreichischen Landstraßen ergäbe sich aber stets ein Minus, das eigentlich als Plus gelten sollte.

Anhand eines anerkannten, schwedischen Modells für den Zusammenhang zwischen Fahrtempo und Unfallgeschehen wird der Rückgang von Unfällen berechnet: Bei einer Reduktion der Geschwindigkeit um lediglich fünf Prozent sind 20 Prozent weniger tödliche und immerhin noch zehn Prozent weniger Unfälle mit schweren Verletzungen erwartbar. Dieser Anteil bekommt insofern noch mehr Gewicht, als knapp zwei Drittel aller tödlichen Verkehrsunfälle in Österreich auf Landstraßen passieren.

Und die Modellrechnung kann zudem mit der Realität abgeglichen werden: Die Schweiz führte zuerst nur testweise das Tempolimit

mit 80 auf Landstraßen ein – seit 1990 ist es Gesetz – und begleitete die Maßnahme statistisch. Das Ergebnis: Es gab zehn Prozent weniger Verletzte und rund 17 Prozent weniger tödliche Verkehrsunfälle auf Landstraßen.

Den beiden einzigen Ländern in Europa – namentlich Österreich und Deutschland –, die noch am Tempolimit 100 auf Landstraßen festhalten, entgehen aber noch



In der Schweiz ist Tempo 80 auf Landstraßen längst Realität. Die Folge: weniger Verletzte. F.: EPA

ganz andere Potenziale. Die angepeilte Reduktion der Geschwindigkeit resultiert in einer 4,5-prozentigen Reduktion der CO₂-Emissionen und in einer ähnlich hohen Einsparung bei den Treibstoffkosten. Übersetzt für schwache Prozentrechner bedeutet das: Bei rund 4,1 Milliarden gefahrenen Kilometern im Jahr sind das fast 28.000 Tonnen weniger CO₂ und bei aktuellen Benzinpreisen rund 10,3 Millionen Euro, die nicht im Tank verschwinden.

Kostenvergleich

Für eine vollständige Bilanz versucht die FSV auch den Zeitverlust durch Tempo 80 auf volkswirtschaftliche Größen hochzurechnen: 12,6 Millionen Stunden pro Jahr wären die Österreicher dadurch länger auf den Landstraßen unterwegs – dabei sitzen statistische eineinhalb Personen im Auto –, und das kostet in durchschnittlichen Stundensätzen für Pkw-Reisen etwas weniger als 50 Millionen Euro. Wohlgermerkt stehen dieser Zahl nicht nur Einspa-

rungen bei Sprit gegenüber, sondern auch bei den wesentlich höheren Kosten für Umweltschäden und die eigentlichen Unfälle, welche die FSV mit rund 110 Millionen Euro beziffert.

Dass diese komplexe Arithmetik, bei der man dennoch nur eins und eins zusammenzählen muss, jährlich neu auf der FSV-Fachtagung vorgerechnet wird, liegt freilich an der mangelnden Akzeptanz von Tempo 80. Zumindest der Abgleich mit einer – Schweizer – Realität ergibt, dass sich dort längst 86 Prozent dafür aussprechen. Vorwürfen, nur Erfüllungsgehilfe von Gemeinden zu sein, die in 100.000 radarüberwachten Kilometern Landstraße mit Tempo 80 eine Einnahmequelle sehen, kann die FSV gelassen begegnen. Erstens soll es auch weiterhin Tempo 100 – die regelmäßig überschritten werden – auf geeigneten Landstraßen geben, und zweitens ist die FSV ein gemeinnütziger Verein mit rund 1000 ehrenamtlich tätigen Fachleuten. (saum) www.fsv.at