

## **Zusammenfassung der Ergebnisse des Symposiums „Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz“ der Hochschule Darmstadt und der FGSV am 4. August 2022**

Rund 100 Fachleute aus dem Straßen- und Verkehrswesen haben sich am 4. August 2022 in der Hochschule Darmstadt als Veranstalterin zusammen mit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) in einem Symposium über „Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz“ ausgetauscht. Nach Blitzlichtvorträgen, u.a. aus den Niederlanden und Finnland, wurden in drei parallelen Sessions Erkenntnisse für die Bereiche Stadtstraßen, Landstraßen und Autobahnen vertieft vorgetragen und diskutiert. Organisiert wurde das Symposium vom FGSV-Arbeitskreis 3.9.6 „Geschwindigkeiten auf Streckenabschnitten und an Knotenpunkten“.

Für den Bereich der Landstraßen lässt sich festhalten, dass ca. 60 % der Menschen, die im Straßenverkehr zu Tode kamen, dort sterben. Das waren im letzten Jahr über 1400 Männer, Frauen und Kinder. Die vielfältigen wissenschaftlichen Untersuchungen der zurückliegenden Jahre bestätigen belastbar, dass geringere Geschwindigkeiten auf Landstraßen zu einer sehr deutlichen Abnahme schwerster Unfallfolgen führen werden, was für eine Regelgeschwindigkeit von 80 km/h spricht (bzw. 70 km/h bei fehlenden verkehrstechnischen Mittelstreifen). Landstraßen, die den Entwurfsklassen EKL 1 und EKL 2 der RAL zugeordnet sind und deren wesentliche Ausbaumerkmale erfüllen, können mit Geschwindigkeiten von über 80 km/h, z. B. weiter mit 100 km/h (oder höher – siehe § 3 StVO) beschildert werden.

Für die Stadtstraßen konnte als wesentliche Erkenntnis herausgearbeitet werden, dass Notwendigkeiten für Veränderungen bestehen, um eine hinreichend reaktive und präventive Verkehrssicherheitsarbeit in städtischen Straßennetzen zu ermöglichen. Insbesondere für das Hauptverkehrsstraßennetz besteht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für viele Straßenabschnitte der dringende Bedarf, aber aktuell nicht die notwendige Rechtsgrundlage, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren. Die Diskussion vertiefte die mit einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit entstehenden Vor- und Nachteile in den Bereichen des Öffentlichen Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs. Neben der dann sicher oft notwendigen Anpassung der Koordinierung von Lichtsignalanlagen wurden weitere Folgen diskutiert, die personellen und finanzielle Ressourceneinsatz erfordern werden. So können Fahrplananpassungen und zusätzliche ÖV-Fahrzeugumläufe notwendig werden, wenn auf Grund geringerer Geschwindigkeiten Zeitverluste entstehen und Anschlüsse nicht mehr gegeben sind. Demgegenüber stehen eindeutig belegte positive Effekte reduzierter Geschwindigkeiten: u. a. eine Abnahme der Unfallzahl und -schwere, ein homogenerer und stetiger Verkehrsfluss, eine verbesserte Möglichkeit der Führung des (Lasten-)Radverkehrs im Mischverkehr, Hinterherfahrten statt Überholvorgänge Kfz/Rad mit zu geringem Überholabstand sowie auch sinkende negative Umweltbeeinträchtigungen.

Die Feldversuche der 1980er-Jahre mit Tempolimits haben gezeigt, dass die angesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen deutliche Wirkungen auf den Rückgang der Verkehrsunfälle und vor allem die Unfallschwere hatten. Um diese Ergebnisse auch mit der heutigen Verkehrssituation zu vergleichen, werden aktuelle Daten aus großflächig angelegten Feldversuchen benötigt. Ergebnisse aus diesen Großversuchen würden die Argumentation für ein Tempolimit stärken und die Akzeptanz der Bevölkerung ermöglichen.