

Knie, Andreas

Research Report — Published Version

Freie Fahrt für freie Bürger? Die Corona-Krise und das Tempolimit

Corona und die gesellschaftlichen Folgen: Schlaglichter aus der WZB-Forschung

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Knie, Andreas (2020) : Freie Fahrt für freie Bürger? Die Corona-Krise und das Tempolimit, Corona und die gesellschaftlichen Folgen: Schlaglichter aus der WZB-Forschung, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, WZB, Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/223163>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Freie Fahrt für freie Bürger? Die Corona-Krise und das Tempolimit

Ein Beitrag von Andreas Knie

Wie gehen wir mit Risiken um? Abwägung ist die Kunst der Stunde. Doch dies geschieht in unserer Gesellschaft auf höchst unterschiedliche Weise. Kein Politiker traut sich dieser Tage, etwas gegen die Warnungen der Virologen und Epidemiologen zu sagen oder gar durchzusetzen. Ob Ausgangssperren, Schulschließungen, Verbot von Kultur- und Sportveranstaltungen oder die Frage, wann Spielplätze wieder geöffnet werden können: Hinter diesen politischen Entscheidungen stehen die Aussagen der Virologen. Auch wir, die Normalbürger*innen, fügen uns und haben die Kontaktsperren und Abstandsmahnungen, das Händewaschen und Maskentragen schon fest im Alltag eingebaut. Weil wir und die Politiker*innen den Experten vertrauen, konnte die Zahl der Infizierten, Schwerstkranken und der Toten in Deutschland bisher eingedämmt werden. Die Gesellschaft ist offensichtlich zu ungeheuren finanziellen Opfern und Einschränkungen von Grundrechten bereit, um weitere Todesfälle zu vermeiden.

In anderen Politikfeldern sieht der Umgang mit Risiken und das Vertrauen auf Expertenmeinungen dagegen ganz anders aus: Im Straßenverkehr starben 2019 alleine in Deutschland mehr als 3.000 Menschen direkt an den Folgen eines Verkehrsunfalls; knapp 400.000 wurden verletzt. Zwar konnte die Zahl der Verkehrstoten, die Mitte der 1960er-Jahre noch bei über 20.000 lag, in den letzten Jahrzehnten durch Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts und auf Landstraßen, durch Gurtpflicht und die Absenkung der Promillegrenze deutlich gesenkt – aber eben nicht auf null gebracht werden. Wer sich in den Straßenverkehr begibt, geht immer das Risiko ein, getötet zu werden – auch ohne eigene Schuld und bei aller Regelkonformität.

Jenseits von politischen Maßnahmen gibt es keinen Wunder wirkenden „Impfstoff“ gegen den Tod im Straßenverkehr. Wir haben uns an das Risiko gewöhnt; es ist Teil einer stillschweigend akzeptierten Praxis geworden. Offenkundig sind wir als Gesellschaft bereit, für die Verteidigung unserer Bewegungsfreiheit Jahr für Jahr 3.000 Menschen – das entspricht der Einwohnerzahl einer kleinen Stadt – sterben zu lassen und eine weitere Zahl von Menschen in der Größenordnung einer Großstadt teils schwere Verletzungen erleiden zu lassen. Diese Form der Bewegungsfreiheit wird immer wieder und ganz offensiv verteidigt; die Unfälle im Unterschied zu den Covid-19-Todesfällen werden als Einzelfälle und nicht als Großereignis wahrgenommen. Die Statistiken tauchen nicht täglich in den Medien auf, sondern nur maximal einmal im Jahr.

Dabei könnte die Zahl der Unfalltoten und Schwerverletzten deutlich gesenkt werden, wenn auch in diesem Fall den Experten vertraut würde und der politische Wille zur Umsetzung vorhanden wäre. Doch was in der Corona-Krise so gut funktioniert, klappt bei der Verkehrspolitik überhaupt nicht. Denn das würde bedeuten, endlich den Unfallexperten Gehör zu schenken und ein flächendeckendes Tempolimit von 30 km/h in der Stadt, von 80 km/h auf Landstraßen und von 130 km/h auf den Autobahnen einzuführen. Letzteres hat der Deutsche Bundestag im letzten Herbst noch mit großer Mehrheit abgelehnt, obwohl Deutschland der einzige demokratische Staat der Welt ohne Tempolimit ist. Offensichtlich ist sich hier unsere Gesellschaft einig, dass die freie Fahrt in diesem Fall Tote und Verletzte kosten darf. Dabei wäre, folgte man der Logik des in der

Corona-Krise weithin akzeptierten Wunsches, die Kurve der Todesfälle abzuflachen, eine Verschärfung der Tempolimits auf den Straßen und auf den Autobahnen das Ergebnis einer klugen Abwägung zwischen dem Wunsch nach unbegrenzter Bewegung und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen. Im Vergleich zu den in der Corona-Krise getroffenen Maßnahmen wären die Kosten pro vermiedenem Todesfall deutlich geringer. Dazu könnte der Verkehrsfluss verbessert, die CO₂-Emissionen gesenkt werden. Die Corona-Krise sollte der Debatte um mehr Vernunft im Straßenverkehr neuen Schwung verleihen.

--

4. Mai 2020

[Andreas Knie](#) ist Leiter der Forschungsgruppe [Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung](#).

Das Werk ist eine Open-Access-Publikation und steht unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung 4.0 International (CC BY 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

