



Junge Liberale



Niedersachsen

Abstimmungsergebnis:

- angenommen
 geändert angenommen
 abgelehnt
 verwiesen an: _____

5.05

■ Verkehr

■Antragsteller: KV Braunschweig

Gegen ein generelles Tempolimit

1

Der Landeskongress der Jungen Liberalen Niedersachsen hat beschlossen:

Präambel

Die Jungen Liberalen Niedersachsen bekennen sich aus wirtschaftspolitischer Sicht zur Notwendigkeit der Effektivität von Straßenverkehr. Unternehmen und Privatpersonen werden durch politisch gewollte Zeitverzögerungen und Behinderungen im Straßenverkehr unnötige Kosten auferlegt. Ursache für diese verfehlten Entwicklungen sind durch mangelnde Infrastrukturinvestitionen entstehende Staus sowie durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Tempolimits entstehende Zeitverluste.

Es wird Zeit für ein Umdenken in der Verkehrspolitik, weg von Überregulierung und rot- grünen Ideologien, hin zu mehr Wirtschaftlichkeit durch Eigenverantwortung und Freiheit nach liberalen Grundsätzen.

Die Jungen Liberalen verurteilen dabei den jüngsten Bundesparteitagsbeschluss der SPD zur Einführung eines bundesweiten Tempolimits von 130 km/h ebenso wie die durch die Lobby der französischen und italienischen Automobilkonzerne vorangetriebenen EU- weit harmonisierten Höchstgeschwindigkeit.

Wir verurteilen aber auch alle nicht-liberalen Maßnahmen im niedersächsischen Verkehrsministerium, das in den letzten Jahren ständig neue Tempolimits in Niedersachsen vorgesehen hat, anstatt Schilder aufzubauen oder durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen zu ersetzen.

Abschaffung der Richtgeschwindigkeitsverordnung als Hemmschuh der Effektivität

Am Anfang einer Kampagne für mehr Tempo sollte die Abschaffung der antiquierten Richtgeschwindigkeitsverordnung stehen, die für Autobahnen eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h vorsieht und aus einer Zeit stammt, zu der bauartbedingt kaum ein Kraftfahrzeug mehr als 20 km/h schneller fahren konnte, als diese Richtgeschwindigkeit. Die Richtgeschwindigkeitsverordnung erwies sich daher immer mehr als Hemmschuh für einen ungehinderten Verkehrsfluss und dient nur vordergründig der Verkehrssicherheit, im Kern bedient sie aber die Interessen der Versicherungskonzerne, die mittels geltender Rechtsprechung bei Unfällen mit Geschwindigkeiten oberhalb der Richtgeschwindigkeit, Schäden des eigentlichen Unfallverursachers auf den schneller als 130 km/h fahrenden Unfallgegner abwälzen können. Dies führt in letzter Konsequenz zur Hochstufung beider Unfallbeteiligten hinsichtlich ihrer Versicherungsprämien. Zusätzlich führte die Richtgeschwindigkeitsverordnung in letzter Zeit vermehrt zu rechtlichen Auslegungsproblemen bei der Frage der Zulässigkeit der Festsetzung von Tempolimits oberhalb der Richtgeschwindigkeit, wie in dem begonnenen Pilotversuch auf der Autobahn 2.

Die beste Geschwindigkeitsregulierung ist keine Geschwindigkeitsregulierung

Nach Ansicht der Jungen Liberalen Niedersachsen sollte im Bereich der Geschwindigkeitsregulierungen, speziell außerorts, folgende Grundsatzhierarchie gelten:

1. Tempolimits sind nach Möglichkeit zu vermeiden.
2. Sind Tempolimits aufgrund der baulichen Beschaffenheit der Verkehrswege, der Verkehrsdichte oder der Unfallhäufigkeit unvermeidbar, so sollten sie so hoch wie möglich angesetzt werden.

52 Dabei sollten auch Geschwindigkeiten jenseits der alten Richtgeschwindigkeit, wie z.B. 160km/h
53 kein Tabu darstellen, wenn es um einen reibungslosen Verkehrsfluss geht.
54 3. Sind Tempolimits erforderlich, so sollte nach Möglichkeit auf flexible Regelungen, z.B. durch
55 Verkehrsbeeinflussungsanlagen, zurückgegriffen werden.

56

57

58 Sofortprogramm gegen Zeitverzögerungen und Behinderungen im Straßenverkehr

59

60 Zeitverzögerungen und Behinderungen im Straßenverkehr und dadurch entstehende Kosten (z.B.
61 durch zusätzlichen Benzinverbrauch in Staus oder längere Fahrzeiten für Lieferpersonal und
62 Speditionen und damit geringere Produktivität dieser Unternehmen) der Straßenverkehrsteilnehmer
63 verursacht durch Staus sowie durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind mittels eines
64 Sofortprogramms mit folgender Agenda weitgehend zu reduzieren:

65

66 1. Ideologisch bedingte Behinderungen im Straßenverkehr, die ohne bauliche Maßnahmen und
67 damit kostengünstig rückgängig gemacht werden können, sind sofort abzuschaffen.

68 2. Finanzmittel der öffentlichen Hand sollten künftig prioritär gezielt in den dringend notwendigen
69 Ausbau der Straßeninfrastruktur fließen, um künftig Staus zu vermeiden oder wenigstens
70 weitgehend zu verringern, und weniger für Straßenrückbau und andere Maßnahmen der
71 Verkehrsberuhigung wie z.B. Bus-Caps, Verkehrsinseln, Straßenblumenkübel und
72 Betonschwellen auf der Fahrbahn ausgegeben werden.

73 3. Ausbauten sowie Instandsetzungsmaßnahmen am Straßennetz sind mit intensivem Personal-
74 und Geräteeinsatz sowie effektivster Zeitnutzung durchzuführen, um entstehende
75 Verkehrsbehinderungen auf absolut minimale Zeiträume zu begrenzen.

76

77

78 Begründung:

79

80 Erfolgt mündlich

81