



Frankreich dreht am Temporegler. Wieder einmal. Was 2018 als sicherheitspolitischer Kraftakt begann, entwickelt sich nun zu einem politischen Rückzugsgefecht mit offenem Ausgang. Mehr als fünfzig Départements haben beschlossen, auf ihren Landstraßen ganz oder teilweise zur Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h zurückzukehren. Für die einen ist das ein Akt gesunden Menschenverstands, für andere ein gefährlicher Rückschritt. Und mittendrin steht eine Gesellschaft, die sich fragt, wie viel Sicherheit sie bereit ist, dem Gefühl von Freiheit zu opfern.

Als die Regierung von **Édouard Philippe** im Sommer 2018 die Senkung der erlaubten Geschwindigkeit auf Landstrassen auf 80 km/h beschloss, folgte sie einer nüchternen Logik. Landstraßen ohne bauliche Trennung galten als tödlichste Abschnitte des Verkehrsnetzes. Weniger Tempo versprach mehr Reaktionszeit, geringere Aufprallenergie, weniger Tote. Physik statt Ideologie. Die Rechnung schien simpel, fast elegant.

Doch die Wirklichkeit auf dem Asphalt erwies sich als störrisch. In ländlichen Regionen, wo der Weg zur Arbeit oft länger ist als der politische Geduldsfaden, wurde die Reform als Bevormundung empfunden. Paris, so der Vorwurf, regiere über Straßen, die es selbst kaum befahre. Die 80 km/h wurden zum Symbol eines tief sitzenden Unbehagens, das sich wenig später in den Protesten der gelben Westen materialisierte. Tempo 80 – das klang für viele nach Stillstand.

Der politische Druck zeigte Wirkung. Ende 2019 öffnete ein Gesetz die Tür zur Dezentralisierung: Die Départements durften selbst entscheiden, ob und wo sie wieder 90 km/h erlauben. Was als Ausnahme gedacht war, entwickelte eine erstaunliche Dynamik. Heute, im Jahr 2026, betrifft der Kurswechsel mehr als 60.000 Kilometer Nebenstraßen. Frankreich fährt wieder schneller – aber nicht überall gleich.

Diese neue Patchwork-Logik sorgt für Verwirrung. Wer von einem Département ins nächste wechselt, erlebt mitunter einen Zickzackkurs der Regeln. Für Befürworter ist das Ausdruck lokaler Vernunft, für Kritiker ein sicherheitspolitischer Blindflug. Die Verbände für Verkehrssicherheit schlagen Alarm. Sie verweisen auf die Jahre nach 2018, in denen die Zahl der Verkehrstoten spürbar sank. Kein Wunder, sagen sie, denn Geschwindigkeit wirkt wie ein Verstärker: plus zehn km/h, und aus einem schweren Unfall wird schnell ein tödlicher.

Die Gegenseite kontert mit Zahlen, die anderes nahelegen. Die Unfallstatistik schwankt, sie tut das immer. Wetter, Fahrzeugtechnik, Verkehrsaufkommen, Kontrolldichte – alles spielt hinein. Wer will da schon behaupten, allein das Tempolimit habe Leben gerettet oder gekostet? Genau hier verläuft die ideologische Bruchlinie. Die einen sehen in der Vorsicht ein Gebot der Verantwortung, die anderen eine symbolische Politik ohne nachhaltigen Effekt.



Kurz gesagt: Die einen sagen Sicherheit, die anderen sagen Alltag. Und beide fühlen sich im Recht.

Hinter der Debatte verbirgt sich ein größeres Dilemma. Wie viel Einheit braucht ein Staat, wie viel Vielfalt verträgt er? Die Rückkehr zu 90 km/h steht nicht nur für eine verkehrspolitische Entscheidung, sondern für ein wachsendes Selbstbewusstsein der Regionen. Das klingt gut, fast demokratisch. Gleichzeitig droht der Verlust einer klaren Linie, die gerade im Straßenverkehr Leben schützen soll.

Am Ende bleibt eine unbequeme Wahrheit. Geschwindigkeit ist kein abstrakter Wert, sondern eine reale Kraft. Sie entscheidet in Sekundenbruchteilen über Schicksale. Ob Frankreich diesen Preis erneut zu zahlen bereit ist, wird sich erst in den kommenden Jahren zeigen. Sicher ist nur eines: Die Debatte um Tempo 80 oder 90 ist kein technischer Streit, sondern ein Spiegel gesellschaftlicher Spannungen.

Von C. Hatty