

FR-Blog: In der Elektromobilität wird Geschwindigkeit zu einem Faktor, der über die Reichweite mitentscheidet

Zum Leserbrief „Tempolimit ist überflüssig“ vom 6.1. hat sich eine Diskussion entwickelt.

Gleichbleibendes Tempo führt zu weniger Unfällen

Der Leserbrief von Thilo Krause-Palfner zur Diskussion um das leidige Tempolimit auf den Autobahnen hat mir sehr gut gefallen, sachlich, ohne Emotion und Übertreibung. Zu ergänzen sind vielleicht folgende Aspekte. Die Autobahnen sind ja überhaupt nicht frei von Tempolimits. Das verminderte Unfallaufkommen ist zu einem großen Teil darauf zurückzuführen, dass auf Autobahnen eine homogene Geschwindigkeit (sprich: mit weniger unterschiedlichen Geschwindigkeiten) gefahren wird. Mit der Einführung von Assistenzsystemen wird sich das zukünftig noch verbessern, so dass der Verkehr situativ gesteuert werden kann.

Ich denke, hier sollten wir nicht ängstlich über Verbote diskutieren, sondern eher innovativ planen. Langsam habe ich das Gefühl, dass man in der Politik immer weniger unserem Wissen und der Wissenschaft zutraut und lieber populistischen Ansätze verfolgt. Hans-Jürgen Koblitz

Altbekannte Argumentationsmuster

Der Tenor des Leserbriefs lässt die Frage legitim erscheinen, ob der Leserbriefschreiber hier im Auftrag des ADAC und der Autolobby gehandelt hat. Nicht ein Aspekt, der nicht längst sattem bekannt wäre. Garniert freilich mit Unterstellung von „ideologischer Fantasie“, analog zu den Ausfällen eines Herrn Scheuer, der Menschen, die nicht seiner pubertären „Freiheits“-Ideologie frönen, den „gesunden Menschenverstand“ aberkannte. Da darf dann natürlich auch die Breitseite gegen die neuen SPD-Vorsitzenden nicht fehlen. Wobei unterschlagen wird, dass dies ein schon sehr alter SPD-Parteitagbeschluss ist. Dem Fass schlägt er aber den Boden aus, wenn er am Schluss die Sonderstellung der BRD als einziges Land mit grenzenloser „Freiheit“ für Geschwindigkeitsfanatiker – neben Nordkorea – mit „unserer liberalen Staatsform“ begründet und der Fähig-



Forderungen nach einem Tempolimit auf Autobahnen werden nicht durchweg befürwortet. MICHAEL SCHICK

keit, mit „Freiheit verantwortungsvoll umzugehen“. Mit anderen Worten: Außerhalb unseres einzigartigen Landes und Nordkorea herrscht nur Totalitarismus und Verantwortungslosigkeit. Werner Engelmann

Der Faktor Geschwindigkeit als Unfallursache

FR-Leser Thilo Krause-Palfner hat offensichtlich schlecht recherchiert und sich auf der Basis von unzureichendem Material zu widersprüchlichen bis eindeutig falschen Aussagen hinreißen lassen. Allem Anschein nach hängt er einer politischen Ideologie an, die sich weder von Fakten noch von ethischen Erwägungen beeinflussen lässt. Die Gesamtlänge des deutschen Straßennetzes betrug im Jahr 2008 rund 644 000 Kilometer. Der Anteil der Autobahnen lag bei etwa 13 000 Kilometern (gleich 2,01 Prozent), der der Bundesstraßen bei etwa 38 000 Kilometern (gleich 5,9 Prozent). Der Rest entfällt auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Die Zunahme zwischen 2008 und 2019 ist statistisch nicht signifikant, sodass man weiterhin von diesen Zahlen ausgehen muss. Im Jahr 2018 ereigneten sich gemäß den Angaben des Statistischen Bundesamts insgesamt 308 721 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden. Auf Autobahnen waren es 20 537 (gleich 6,7 Prozent), auf allen anderen Straßen außerorts 75 060 (24,3 Prozent), innerorts 213 124 (69 Prozent). Obwohl die Autobah-

nen in jeder Fahrtrichtung mindestens zwei Spuren aufweisen, kreuzungsfrei sind und über die denkbar beste Infrastruktur (Sicherheitsstreifen, Park- und Rastplätze etc.) verfügen, liegt ihr Anteil an Personenschäden prozentual deutlich über ihrem Anteil an der Streckenlänge. 424 Menschen kamen dort im Jahr 2018 ums Leben, das entspricht 12,9 Prozent aller Toten im Straßenverkehr. Wenn auf den Schnellstraßen überproportional viele Unfälle geschehen und diese oft tödlich enden, kommt der Faktor Geschwindigkeit als Ursache in Betracht. Klaus Philipp Mertens

Deprimierende Erfahrungen mit rasenden Rülpeln

Sehr geehrter Herr Krause-Palfner, Ihr Beitrag hat mich ziemlich in „Wallung“ gebracht! Zum einen weil er einen Zeitgeist ausdrückt, den ich bereits für überholt halte, weil er vom Glauben an die Zukunft des Verbrennungsmotor getragen wird, und zum anderen, weil Sie unseren autofahrenden Zeitgenossen und wahrscheinlich auch der beteiligten Autoindustrie generell einen verantwortungsvollen Umgang mit dem „Fetisch Auto“ zugestehen. Als ehemaliger Vielfahrer muss ich Ihnen vehement widersprechen. Meine Erfahrungen mit schneller fahrenden Verkehrsrülpeln sind derartig deprimierend, dass ich nicht verstehen kann, dass immer noch ernsthaft gegen eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf Autobahnen argumentiert wird. Dass sich im-

mer mehr Verkehrsteilnehmer einen schweren SUV von der Autoindustrie „unterjubeln“ lassen, halte ich ebenfalls für bedenklich. Die deutsche Autoindustrie und die sie unterstützende Politik würde ich ebenfalls an den Pranger stellen. Dort wurde über viele Jahre viel Energie in die Entwicklung und Produktion der falschen –weil nicht zukunftsfähigen– Produkte gesteckt. Die sich schon länger abzeichnenden disruptiven Entwicklungen mit Tendenz zu neuen Mobilitätskonzepten wurden zugunsten kurzfristiger Umsatzziele nur halbherzig verfolgt oder komplett verpennt. Bei der zukünftig erwartbaren E-Mobilität wird die gefahrene Geschwindigkeit zu einer Funktion der Reichweite. Dann werden nur noch Leute rasen, die eine kurze Reichweite mit langen Wartezeiten an der Stromtankstelle akzeptieren können. Damit erledigt sich das Schnellfahren für vernünftige Zeitgenossen zukünftig ohnehin. Jeder, der schon einmal die wohlthuende, Ressourcen- und nervenschonende, geschwindigkeitsbegrenzte Fahrweise auf US-Autobahnen erlebt hat, wird den Unterschied zu unseren irrationalen Verkehrsverhältnissen bemerkt haben. Mit Ihrem Hinweis auf die größere Anzahl von Verkehrstoten auf Landstraßen haben Sie natürlich recht. Das ist aber kein Argument gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung, sondern akzeptiert fatalistisch eine größere Anzahl von Verkehrstoten auf

Autobahnen aufgrund der zugelassenen Raserei, die nachweislich einen Einfluss auf die absolute Opferzahl hat.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Ökologie. Wenn mit der vorhandenen Fahrzeugflotte durch eine generelle Geschwindigkeitsregelung die von Ihnen genannte CO₂-Reduzierung möglich ist, welche Vorteile stellen sich erst ein, wenn die Autos der neusten Generation, die deutlich leichter und umweltfreundlicher sein können, daherkommen? Zu Beginn des neuen Jahrzehnts sehe ich weder die deutsche Politik noch die Wirtschaft (insbesondere die Autoindustrie) gerüstet für die dramatischen Herausforderungen, die uns allen massive Veränderungen unserer Lebensgewohnheiten abverlangen werden. Gerhard Kohlberg, Neu-Anspach

Freiwillig langsamer ist gut für den Klimaschutz

Ich bin kein Wissenschaftler! Ich möchte auf eine ganz unideologische Tatsache, fern jeder Fantasterei, hinweisen. Es sind die Strömungsgesetze von Bernoulli, unumstößlich! Sie besagen, dass bei einem in einem Gas oder einer Flüssigkeit bewegten Körper die bewegende Kraft sich mit dem Quadrat der Geschwindigkeit des bewegten Körpers ändert. Wenn also ein PKW seine Geschwindigkeit von 90 auf 100 km/h (etwa zehn Prozent), erhöht, erhöht sich der Verbrauch (der CO₂-Ausstoß) um mehr als zehn Prozent, das muss wegen dem quadratischen Zusammenhang in den Strömungsgesetzen so sein, und lässt sich anhand von Verbrauchstabellen für PKW auch nachweisen. Wenn also alle Pkw auf Deutschlands Straßen ihre Geschwindigkeit um zehn Prozent verringern würden, würden etwas mehr als zehn Prozent des CO₂ auf Deutschlands Straßen eingespart werden können. Bei einer Gesamtbelastung von 150 Millionen Tonnen im Jahr wären das mindestens 15 Millionen Tonnen Einsparung. An diesem Zusammenhang können weder der Verkehrsminister noch der Vorsitzende der FDP rütteln! Also liebe Leserinnen und Leser, fahrt freiwillig langsamer, das ist gut für den Klimaschutz! Winfried Jankowski

Diskussion: frblog.de/tempolimit-3

Vorgeschobene Gründe

SPD: „Kohle für Wind“, FR-Titel vom 3. Januar

Ich möchte vom geplanten „Windbürgergeld“ partizipieren! Leider ist aber an meinem Wohnort gerade kein Windpark geplant. Was kann ich da machen? Doch halt, hier bei uns kommt ja der Rotmilan und sogar der Schwarzstorch vor. Da möchte ich dann doch lieber auf das „Windbürgergeld“ verzichten! Artenschutz ist mir nämlich wichtiger als der schnöde Mammon.

Ironie aus. Wohin soll das führen, wenn nicht mehr sachliche Argumente (jajawohl: Fakten!) ausschlaggebend sind? Der ungeheure Aufwand der Festlegung

von Vorranggebieten für Windkraftanlagen in Südhessen, das akribische Genehmigungsverfahren für die Planung im Einzelfall werden durch solche Vorschläge konterkariert. Für mich zählen nur Natur- und Artenschutz (incl. Wasserschutz), sowie in wenigen begründeten Fällen der Denkmalschutz. Alle anderen vorgeschobenen Gründe wie Verschandelung, „Infraschall“, Schattenwurf sind Hirngespinnste aufgesetzter Anwohner. Hier gilt es, das Gewaltmonopol des Staates zur Anwendung zu bringen. Helmut Lindner, Idstein

Ein offenes Wort in Sachen Menschlichkeit

Zu: „Zeit für Visionen“, FR-Titel und -Tagesthema vom 31. Dezember

Am Beginn des neuen Jahres danke ich Ihnen für viele Beiträge des vergangenen Jahres. Durch ihr Engagement habe ich viele aktuelle, wichtige Informationen erhalten. Diese haben mich angeregt, mit Kollegen/Innen, Freunden/Innen und Nachbarn darüber zu sprechen. Ebenso danke ich für die Leserbriefe, in denen Solidarität deutlich wird mit Menschen, die weltweit ums Überleben kämpfen, und die Sympathie mit den Flüchtlingen, die wegen der großen Not in der Heimat das lebensbedrohliche Risiko der Flucht und die

großen Beschwerden auf sich nehmen und nun in Deutschland sich um Integration bemühen.

Vor einigen Wochen hat Ihre Zeitung darauf hingewiesen, dass die Turteltaube der Vogel des Jahres 2020 ist. Sie gilt seit alters her bekanntlich als ein Symbol des Friedens. In dieser gefährdeten Welt, in der die Menschen sich nach mehr Frieden sehnen, in der die Humanität bedroht ist, massiv wie schon seit Jahren nicht mehr, hat diese Symbolik einen besonderen Klang. Die Taube kennt bekanntlich weder Grenzen noch Mauern. Angesichts der Fremden-

feindlichkeit, die sich heute vielfach zeigt, ist die Taube ebenso ein Symbol der Freiheit. Ich sehe darin einen Fingerzeig, der mich ermutigt, an meinem Platz für Menschenfreundlichkeit einzutreten, auch wenn ich dafür – ebenso wie Sie in der Redaktion – Anfeindungen ertragen muss. Ich möchte Sie ermutigen, weiterhin ein offenes Wort für die Menschlichkeit sich zu bewahren. Dabei will ich nicht übersehen, dass viele Leserinnen und Leser unbekannt und im Stillen Menschlichkeit verkörpern. Franz Boegershausen, Oldenburg