

Deutliche Umweltentlastung durch Geschwindigkeitsbegrenzung ?

Stand: 2016

Vor einiger Zeit verfolgte ich im Radio einen Beitrag, wo der Sprecher einer Umweltbehörde oder einer ähnlichen Institution zu Wort kam. Der erläuterte, dass er der Bundesregierung nachdrücklich empfehlen würde, angesichts der bedrohlichen Ausmaße der Treibhausgasgeschichte, bedingt durch den Kohlendioxidausstoß, aber auch angesichts geringerer Unfälle auf Autobahnen möglichst bald eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h einzuführen. Nach seinen Berechnungen dürfte das angeblich den Kohlendioxidausstoß aller Autos zusammengerechnet um über 30 % senken. Natürlich kommt dann auch immer das an Dummheit nicht mehr zu überbietende und absolut nichtssagende Argument, dass Deutschland in Europa schließlich das einzige Land wäre, ohne eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen. Was soll so ein Argument aussagen? Es wäre das gleiche, als würden die Wetterfrösche verlangen, dass man hierzulande bei Sonnenschein alles künstlich beregnet, nur weil gerade zu diesem Zeitpunkt in den anderen europäischen Ländern Regen fällt. Diese ganze Debatte finde ich fadenscheinig und dabei wird so argumentiert, als ob damit der Kohlendioxidausstoß wirklich um 30 % gesenkt würde. Damit streut man dem Volk erneut nur Sand in die Augen, denn man nennt nur das, was man nennen will, um einen Effekt vorzutäuschen, der in diesem Ausmaß nicht da ist. Die 30 % Reduktion wären nämlich nur eine Reduktion bestenfalls bezogen auf 100 % des Ausstoßes, der überhaupt von den Autos erzeugt wird und sogar nur 70 % des Ausstoßes, der von den Privat - PKW erzeugt wird. Der gesamte Autoverkehr erzeugt trotz seiner zweifellos vielen Abgase jedoch nur knapp 20 % des gesamten Kohlendioxidausstoßes in Deutschland, wie unabhängige Wissenschaftler schon mehrfach glaubhaft und vor allem fundiert belegen. Vor allem die private Heizung, der Flugverkehr und die Industrie tragen nämlich viel mehr zur Belastung bei. Auch der zunehmende Trend zum Heizen mit Holz belastet hier wesentlich mehr, wird aber fälschlicherweise immer als angeblich umweltneutral dargestellt. Vor diesem Hintergrund sehen die wahren Zahlen natürlich wieder völlig anders und ernüchternder aus. Würden die 30 % Reduktion wirklich zutreffen, bezogen auf den Gesamtautoverkehr, so würde dies in Wahrheit also nur 30 % von 20 % des tatsächlichen Gesamtausstoßes ausmachen. Also würde damit der Gesamtausstoß gerade mal um lächerliche 6 % sinken und selbst die sind mit großer Wahrscheinlichkeit noch stark übertrieben. Am Ende würde es eher bei nur 3 % liegen, da sich durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h ja nur der Ausstoß von den PKW verringert, aber überhaupt nichts bei den LKW, da diese ja ohnehin nicht schneller als ungefähr 80-90 km/h fahren, also von dieser Wirkung nicht betroffen sind. Auch wirkt es sich nur auf den Anteil der Autos aus, die in der Praxis wirklich täglich nennenswert schneller als 120 km/h fahren, denn es ist ja nicht so, dass alle Autobahnfahrer generell immer mit 160 bis 200 km/h oder noch mehr unterwegs wären. Die vielen Autofahrer, die heute schon nur ungefähr 120 bis 140 km/h fahren, wozu ich mich auch zähle, fallen ja überhaupt nicht darunter und wirken sich somit auch überhaupt nicht aus, da sich an deren Verhalten damit nichts ändern wird. Weiterhin muss man alle die raus rechnen, die auf Grund der Verkehrsverhältnisse (Baustellen, Staus) und die vielen Abschnitte, die heute schon mit Geschwindigkeitsbegrenzungen ausgerüstet sind. Haha, da lach ich aber, denn wenn man das wirklich alles abzieht, und das muss man, um zu den tatsächlichen Auswirkungen einer solchen Maßnahme zu kommen, dann bleibt kaum noch eine Gesamtwirkung über. Man würde es vielleicht partiell neben den wenigen Autobahnabschnitten merken, wo man wirklich gelegentlich noch deutlich schneller fahren kann, aber das sind nicht so viele und wie gesagt, die Gesamtwirkung wäre verschwindend gering und nur auf die kommt es an. Aber wer macht sich schon die Mühe, die echten Zahlen wirklich einmal nachzurechnen? Wahrscheinlich niemand. Aus unserer persönlichen Sicht ist es eher nicht so, dass uns eine derartige Geschwindigkeitsbegrenzung wirklich stören würde, weil wir ohnehin auf der Autobahn meist zwischen 120 und 140 km/h fahren, manchmal sogar nur 110 km/h. Zudem nutze ich wegen der landschaftlichen Lage lieber Bundes- und Landstraßen, zumindest wenn ich es nicht eilig habe - und ich habe es selten eilig. Von daher würde sich für mich so gut wie gar nichts ändern. Was sich aber ändern würde, das wäre sicherlich, dass viele Leute dann sagen, dann kann ich auch gleich auf der Landstraße bleiben, zumindest wenn es parallel zur Autobahn gut ausgebaute Landstraßen gibt. So würden die Landstraßen und Ortsdurchfahrten wieder voller, was denen ohnehin drohen wird, wenn die Politiker in absehbarer Zeit eine PKW - Autobahnmaut einführen werden, - und dass die kommen wird, darüber sind wir uns sicherlich einig, wenn man auch heute noch nicht sagen kann, ob das in 1, 2 oder vielleicht erst in 5 Jahren der Fall sein wird, aber kommen wird sie. Es gibt sogar Realisten (oder sind es Zyniker?), die behaupten, dass die Verkehrsbehörden dann erst einmal viele Autobahnen, wie beispielsweise die A 8, kräftig ausbauen müssten, denn dort wäre man heute schon heilfroh, wenn man wenigstens 120 km/h fahren könnte. Durch die hohe Verkehrsbelastung gibt es dort viele Staus und dann kommen noch die Baustellen hinzu und man wird da selten auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit kommen, die höher als 80 km/h liegt, eher sogar nur bei 60 km/h.

Würde es weniger Unfälle geben?

Sicher kann man sagen, dass es auf Autobahnen dann einige Unfälle weniger geben würde, z.B. weil man bei geringerer Geschwindigkeit in einer Notfallsituation auch einen kürzeren Bremsweg hat oder unbestritten auch, weil es etliche Notfallsituationen erst gar nicht geben würde. Trotzdem ist das ein Argument, was man im übertragenen Sinne immer und auf alles anwenden kann. Wenn man sagt, bei 120 km/h gibt es auf Autobahnen insgesamt weniger Unfälle, als z.B. bei 160 km/h, und das wäre ja schon ein Erfolg, weil jeder Unfall ein Unfall zuviel ist, dann wird sicherlich bald ein selbsternannter Fachmann daher kommen und mit dem gleichen Argument die Reduzierung auf 100 km/h fordern. Daraus könnte man schlußfolgern: jeglichen Straßenverkehr komplett zu verbieten, dann hätte man 0 Unfälle, also den ersehnten Idealfall.

Was ist das Fazit bei genauerer Gesamtbetrachtung:

Es handelt sich in erster Linie wieder einmal mehr um den typischen blinden Aktionismus, der am Ende viele maßregelt und behindert, aber wenig oder eher gar keine Wirkung hat.

..