doppelblind

Wie die Argumente der Autolobby enttarnt werden

Worum geht's?

Deutschland ist das einzige Land in der Europäischen Union ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen. Ein wichtiges Argument für die freie Fahrt: Ein Auto erreicht sein Ziel später, wenn es langsamer fährt. Das bedeutet einen wirtschaftlichen Nachteil in Form von Reisezeitkosten. Andererseits: Wer schneller fährt, der belastet die Umwelt. Und es kann Leben kosten.

Die Studie

Ein internationales Team von Forschenden untersuchte die Kosten und Nutzen eines Tempolimits von 130 km/h. Ihre Studie ist im Fachjournal *Ecological Economics* erschienen. Laut den Autor:innen führt schnelles Fahren eher zu mehr Fahrten, weil das sogenannte Reisezeitbudget gleich bleibt. Die Ersparnis von Reisezeitkosten sei also gar nicht gegeben. Ohne Tempolimit gebe es außerdem mehr Luftverschmutzung, mehr Unfälle, Staus und Wartung, auch Brücken oder Autobahnen müssten häufiger saniert werden. Das verursache höhere Kosten. Auch die sogenannten indirekten Emissionen würden unterschätzt. Zum Beispiel könnten die durchschnittliche Motorleistung oder das Autogewicht durch ein Tempolimit verringert werden. Und wenn Autos künftig nicht mehr als 130 km/h fahren, könnten sie leichter gebaut werden und bräuchten so weniger Kraftstoff. Auch der Einsatz von sparsameren Reifen und Bremsen wäre möglich. Dass es in Deutschland kein Tempolimit gibt, geht auf die 1930er Jahre zurück. James J. Flink deutet in seinem Buch „Automobilzeitalter" aus dem Jahr 1990 an, dass Hitler besessen von Autos und Geschwindigkeit gewesen sei. Laut Studie setzt sich diese Haltung bis heute fort: In Deutschland findet die größte Automobilmesse statt, fünf erfolgreiche Autobauer sitzen hier. „Die Rechte der Fahrer dürfen nicht eingeschränkt werden", laute das Credo der Autolobby, so die Autor:innen. Dabei befürwortet die Mehrheit der Bevölkerung ein Tempolimit. In einer repräsentativen Forsa-Umfrage von 2022 waren 63 Prozent der Befragten für eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h.

Was bringt's?

Die Forschenden enttarnen Argumente der Autolobby: Rasen spart nämlich keine Reisekosten. Außerdem argumentiere der Verband der Deutschen Automobilindustrie unverständlich und irreführend, heißt es in dem Papier. So behaupte man, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen nur einen „vernachlässigbaren Klimaschutzeffekt" hätten. Den niedrigsten Schätzungen der Studie zufolge könnten pro Jahr in Deutschland durch ein Tempolimit aber 950 Millionen Euro und 1,9 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente eingespart werden. Anhand ihrer Ergebnisse fordern die Autor:innen, dass Zeitgewinne, also wirtschaftliche Belange, nicht gleichbedeutend mit Gesundheitskosten durch Luftverschmutzung diskutiert werden. Zuletzt hatte die Europäische Umweltagentur darauf hingewiesen, dass europaweit jährlich 1.200 Kinder und Jugendliche vorzeitig an den Folgen schlechter Luft sterben. *Sean-Elias Ansa*

Neue wissenschaftliche Studien stellen wir jede Woche an dieser Stelle vor – und erklären, welchen Fortschritt sie bringen.

zurück in die zukunft

Ein Fahrrad, als könnte man damit zum Mond radeln. Es kombiniert knallige Farben mit organischen Formen, ist futuristisch und sexy – der Spacelander, das „Fahrrad der Zukunft". Oder zumindest das, was man sich in den 1940er-Jahren darunter vorstellte. Sein Designer, der Brite Benjamin Bowden, entwarf eigentlich Karosserien. Um der konservativen Autobranche zu entfliehen und „etwas anderes

Zukunftsbilder der Vergangenheit und was man aus ihnen lernen kann, erkunden wir hier in jeder Ausgabe. Der Spacelander wurde 1946 präsentiert Foto: San Francisco Chronicle/getty images

zu machen", wie er damals sagte, stellte er 1946 sein Space-Age-Fahrrad vor. Und anders war es: Der Rahmen aus Glasfaser statt aus Stahl, Antriebswelle und Nabendynamo sollten beim Abwärtsfahren Energie speichern und beim Bergaufradeln wieder abgeben. Wie ergonomisch und benutzer*innenfreundlich das heutige Sammlerstück ist, sei einmal dahingestellt. Das retrofuturistische Rad hat dennoch etwas, das dem Fahrrad später wieder lange fehlte: eine Vision. Wir scheinen erst in den letzten Jahren, mit der steigenden Popularität von E-Bikes und Lastenrädern, langsam wieder fähig zu sein, das Fahrrad kreativ weiterzudenken, wie es Bowland damals versuchte. Als man seinen Spacelander 1960 in den USA produzierte, wurden seine Entwürfe jedoch nur teilweise umgesetzt. Und nach zunächst großem Interesse wurden weltweit nur 500 Stück verkauft. Das „Fahrrad der Zukunft" sei mit einem Preis von knapp 90 Dollar zu teuer gewesen. Heute werden Sammlerstücke für fünfstellige Beträge gehandelt. *Amelie Sittenauer*

EDITION · LE MONDE diplomatique

Was ist los in Südostasien?

Zwischen China, Indien und Australien liegt eine der wirtschaftlich dynamischsten Regionen der Welt. Doch die gesellschaftlichen Spaltungen sind enorm: Alte und neue Eliten, Stadt und Land streiten um Mitbestimmung, soziale Gerechtigkeit oder den Erhalt der durch Monokulturen bedrohten Natur.

9,50 Euro, im Ausland zzgl. Versandkosten, broschiert, 112 Seiten
Auch als Prämie für ein Zeitungsabo von LE MONDE diplomatique unter monde-diplomatique.de/abo

Jetzt bestellen

monde-diplomatique.de/edition33
shop@taz.de

taz Verlags- und Vertriebs GmbH, Friedrichstr. 21, 10969 Berlin