

## LESERFORUM

# Energie sparen und Verzicht üben

Was die Verkehrsrelevanz angeht, ist zu diesem Thema bereits alles gesagt. Aber darum geht es derzeit nicht; es geht um die Frage: In welchem Ausmaß akzeptieren wir Verzicht? In der ersten Ölkrise in den 1970er Jahren hatte eine sozialliberale Regierung die Kraft, autofreie Sonntage durchzusetzen. Das wäre heute unvorstellbar. Heute steht die persönliche Freiheit im Mittelpunkt. Damals galt noch der Spruch „Freie Fahrt für freie Bürger“. Autofreie Sonntage bedeuteten persönlichen Verzicht. Ein Tempolimit ist im Zusammenhang mit Kraftstoffverbrauch und Verkehrsfluss sicherlich von untergeordneter Bedeutung, wichtig ist dagegen der Verzicht auf ein kleines Stück Freiheit. Solche Einschränkungen werden bald auf uns zukommen, etwa durch finanzielle Folgeschäden aus Corona-Pandemie, Ukraine-Krieg und Klimakatastrophe. Wenn wir dann noch nicht einmal in der Lage sind, einen derart niederschweligen Verzicht zu akzeptieren, dann schwant mir Schlimmes.

### **DR. FRANK KLEINER LEVERKUSEN**

Als berufsbedingter Vielfahrer schieße ich mich den Ausführungen von Herrn Breitkopf an. Ich kann nicht nachvollziehen, warum ständig die Frage nach einem Tempolimit von 130 gestellt wird. Es wäre nahezu ein Traum, etwa die Strecke Köln–München oder Köln–Hamburg mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern bewältigen zu können. Das deutsche Autobahnnetz gleicht einem Schilderwald mit Tempolimits zwischen 60 und 130. Ergo sind wir teilweise bereits in der Phase des reduzierten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Teilweise nur deshalb, weil ein ständiges Beschleunigen und wieder Abbremsen zwischen den unterschiedlichen Limits nicht verbrauchsförderlich ist. Das von Frau Lehnen angeführte Beispiel, mit dem Zug in 45 Minuten von Köln nach Frankfurt zu reisen, ist praxisfremd, da viele Reisende nicht am Hauptbahnhof wohnen. Um den Zug zu erreichen, benötigt man einen Zubringer. Wohnt man im Kölner-Westen, kann man mit der S-Bahn

den Hauptbahnhof erreichen. Allerdings besteht das fast tägliche Problem der Pünktlichkeit, sofern die Bahn überhaupt kommt. Dies betrifft im Übrigen nicht nur Reisende nach Frankfurt, sondern alle Arbeitnehmer, die zu einem pünktlichen Arbeitsbeginn oder Termin erscheinen wollen. Da hier aber keine Gewährleistung besteht, fahren viele unnötigerweise, aber sicherheitshalber mit dem Auto.

### **ANDREAS W. KASPERS KÖLN**

Wie selbstverständlich wiederholt der Leiter des Wirtschaftsressorts Thorsten Breitkopf mantraartig die Argumente der FDP. Es scheint ihm gleich zu sein, 600 Millionen Liter Kraftstoff pro Jahr einzusparen oder nicht. Reduzierungen von etwa zwei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> sind für ihn ein Nichts. Es ist sehr bedauerlich, dass die einfachste „Stellschraube“ zur Energieeinsparung und Umweltschutz-Verbesserung nicht genutzt wird.

### **REINHOLD KAPPENSTEIN ODENTHAL**

Das Tempolimit ist überfällig, und die überwältigende Mehrheit der Bevölkerung ist längst dafür. Für alle Gegner eines Tempolimits: Fahren Sie einmal konsequent Tempo 130 oder gar 100 und sehen Sie, wie Ihr Spritverbrauch sinkt. Außerdem würde der ganze Schilderwald reduziert.

### **DR. BARBARA BÜTTGEN BERGHEIM**

Natürlich brauchen wir ein Tempolimit! Es ist aus meiner Sicht völliger Nonsens zu behaupten, dass die Energie-Einsparung nur gering ist. Man muss einsparen, was man kann, jedes Gramm zählt! Und jeder, der regelmäßig auf unseren Autobahnen unterwegs ist, weiß, dass es genug Autofahrer gibt, die auch im Berufsverkehr immer wieder hohe Geschwindigkeiten erreichen wollen, nur weil es erlaubt ist. Das endet natürlich in ständigem Wechsel von Beschleunigen und Bremsen, also im Prinzip in mutwilliger Energievernichtung! Dass es nach wie vor möglich ist, SUV zu kaufen, deren Kühlschranks-ähnlicher Strömungswiderstand-Wert durch übermäßige PS wettgemacht wird, sollte der nächste Punkt auf der Liste für Abschaffungen sein!

### **ALEXANDER BRITZ KÖLN**

Andreas W. Kaspers

# Alexander Britz