

## Tempo 80 für LKW

von Helmut Treubel

Die Klimakrise ist schon da, der Anfang davon ist sichtbar geworden. Sie wird uns alle treffen, Kinder, die noch nicht geboren sind, Tiere, Pflanzen. Ich habe eine Idee, wie wir in Deutschland mehrere Mill. t CO<sub>2</sub> einsparen könnten, die schnell umsetzbar wäre, nichts kostet, die nicht allzu viel Personal erfordert.

Leider wird dies kaum kontrolliert und deshalb nicht beachtet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für LKW liegt bei 80/60. Ein LKW verbraucht, je nach Größe, 25-35 l auf 100 km. Wenn die Geschwindigkeit sinkt, dann sinkt der Verbrauch. Bei 68 Mrd. gefahrenen Kilometern würde eine Einsparung von 3 l pro 100 km etwa 5,5 Mill t CO<sub>2</sub> Emission weniger ergeben. Wir brauchen LKW, nicht jeder/ jede kann zum Zentrallager fahren und dort einkaufen.

Das Problem ist die Wartezeit bei den Verladern: Ware ist nicht fertig/ Personal ist zu langsam oder nicht ausreichend/ Logistik mangelhaft. Darüber wird nicht gesprochen. Die Verloader sind zufrieden, weil sie die Wartezeit nicht bezahlen müssen, die Speditionen wollen ihre Kunden nicht verlieren. Wenn der LKW bei einem Verloader nur 30 Minuten unnötig steht, muss er lange schnell fahren, um dies wieder aufzuholen.

Tempo 80 für LKW, wie in der STVO vorgesehen, würde auch die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Etwa ein Prozent der zugelassenen KFZ sind LKW. Etwa 20 Prozent der Verkehrstoten kommen bei einem Unfall mit einem LKW ums Leben. Sie fahren 10-mal so viel, sind aber Profis.

Ich habe zu diesem Thema auch Abgeordnete befragt und dabei den Eindruck gewonnen, dass kaum jemand darüber etwas weiß. Einige glauben, das wäre gesetzlich so geregelt, ob das aber so umgesetzt wird, wissen nur die zuständigen Stellen.

Eine Antwort aus dem Bundestag: In der Umsetzung von konsequenteren Kontrollen offenbaren sich allerdings ein paar Probleme. Zwar hat das Bundesverkehrsministerium die rechtlichen Möglichkeiten, die Höchstgeschwindigkeiten auf Auto- und Bundesbahnen festzulegen, die Überprüfung und Kontrolle der Verkehrsteilnehmer/innen liegt hingegen im Aufgabenbereich der Autobahnpolizeien, die wiederum den jeweiligen Landespolizeibehörden untergeordnet sind. Eine strengere Kontrolle durch diese Dienststellen, beziehungsweise auch nur die Ankündigung von regelmäßigeren Kontrollen, liegt hier in der Entscheidungsgewalt der entsprechenden Landesregierungen bzw. der Landesinnenministerien. In Anbetracht der multiplen und weiter anwachsenden Einsatzbereiche der Landespolizeistellen sowie dem auch in der Polizei zu beobachtenden Fachkräftemangel wird die Ausweitung der Straßenüberwachung nur sehr schwer umsetzbar sein. Dies sollte selbstverständlich kein Grund sein, Ihre Landesregierung nicht weiter auf dieses Thema hinzuweisen.

Der Beitrag von einem Prozent ist zwar bescheiden, aber dennoch enorm in Anbetracht dessen, wie sehr um jedes Prozent gekämpft werden muss. Dabei ist er in der Planung des Möglichen überhaupt nicht vorhanden, weil niemand daran denkt, fast niemand. B90/Die Grünen in Sachsen-Anhalt denken daran, auch die SPD-Fraktion im Landtag von Niedersachsen denkt daran, wie deren Antworten auf meine Hinweise zeigen.

Anm. der Redaktion: Wenn Sie mit dem Autor in Kontakt treten wollen, wenden Sie sich bitte an die Redaktion.