



SGK-Schriftenreihe | Band 30

# Verbraucherpolitik in der kommunalen Praxis

von

**Frank Baranowski**  
**Bernhard Daldrup**



## I | Grundlagen und Entwicklungstendenzen der Verbraucherpolitik und des Verbraucherschutzes

Verbraucherpolitik und kommunale Selbstverwaltung. Ein Plädoyer für eine verbraucherorientierte Kommunalpolitik.....	7
Verbraucherzentrale NRW als Nukleus bürgerorientierter Verbraucherpolitik.....	11
Eine für alle! Alle für eine? Im Binnenmarkt ist Verbraucherschutz Gemeinschaftssache. Keine einfache Aufgabe.....	23
Gesunder Menschenverstand muss reichen .....	31
Sozialdemokratische Verbraucherpolitik der letzten zehn Jahre in NRW.....	37

## II | Zielgruppenorientierte Verbraucherpolitik und kommunale Handlungsfelder

### Umwelt und Nachhaltigkeit

Ich will, wenn du willst! Das Entscheidungsdilemma von Bürgern und Kommunen überwinden.....	45
Lebensmittelqualität – besser statt billiger .....	53
Auswirkungen der Energiewende auf Verbraucherinteressen .....	61
„Zappenduster und bitterkalt“ – Energiearmut verhindern.....	75

### Bildung und Forschung

Kommunaler Verbraucherschutz ist machbar! Bedeutung kommunalen Verbraucherschutzes in Zeiten „knapper Kassen“ .....	85
Erziehung zum mündigen Verbraucher? Bildung und Basiskompetenzen .....	95
Schulverpflegung – eine sozial-, gesundheits- und bildungspolitische Aufgabe für die Kommunalpolitik .....	109
„durchblick – schulpaket“. Verbraucherinformationen für junge Menschen .....	121
Konsumkompetenz junger Gefangener .....	131



## Daseinsvorsorge und Wohnen

Verbraucherschutz bei Zustands- und Funktionsprüfungen an privaten  
Abwasserleitungen ..... 139

Anforderungen an Mobilität ..... 155

Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs durch ein Bürgerticket..... 161

Ressourcenschutz – Anforderungen an die kommunale Abfallwirtschaft ..... 175

Den Verbraucherschutz ins Quartier tragen ..... 187

## Finanzen und Soziales

Schuldner- und Insolvenzberatung ist in der Geldgesellschaft ein  
notwendiges Regulativ ..... 193

Frühe Förderung im Kindesalter – ein Beispiel wirksamer Präventionsstrategie .. 199

Finanzmarkt – der Gesetzgeber bleibt gefordert..... 211

Sport, Bewegung und Gesundheit: Hintergründe und Ansätze für eine  
verbraucherorientierte kommunale Sportpolitik ..... 221

## III | Gute Praxis

Verbraucherpolitik im ländlichen Raum – eine Aufgabe der kommunalen  
Daseinsvorsorge..... 241

Beispiel 1 | Gesundheitlicher Verbraucherschutz im Kreis Unna..... 247

Beispiel 2 | Verschuldete Bürger in einer schuldenfreien Stadt:  
Der Düsseldorfer Verbund der Schuldnerberatungen..... 255

Musterantrag Verbraucherschutz als kommunale Aufgabe ..... 265

## IV | Autorenverzeichnis ..... 267

## Ich will, wenn du willst!

### Das Entscheidungsdilemma von Bürgern und Kommunen überwinden

---

*von Dr. Michael Kopatz, Wuppertal, Institut für Klima, Umwelt, Energie  
Forschungsgruppe Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik*

Benzinpreise sind ein Dauerthema. Manche Autofahrer unterhalten sich darüber genauso häufig wie über das Wetter. Die meisten denken sich auch, dass es langfristig nicht so weitergehen kann wie bisher. Öl steht schließlich nicht unendlich zur Verfügung. Auch Klimaschutz ist beim Abendessen mit Freunden ein Thema. Einigkeit besteht meist darin, dass etwas gegen die globale Erwärmung getan werden muss. Nach dem Abendessen fahren die Gäste dann mit dem Auto heim, womöglich keine drei Kilometer. Man muss ja nicht gleich sofort und bei sich selbst anfangen. Außerdem bringt es quasi nichts, wenn einer sein Auto stehen lässt, aber alle anderen weitermachen wie bisher. Und wenn man dann auch noch an die Entwicklung in China oder Indien denkt. Das bisschen CO<sub>2</sub>, das man selbst, ja selbst ganz Deutschland verursacht, fällt da doch kaum ins Gewicht.

Individuell betrachtet, ist das eine ganz rationale Überlegung. Schließlich kann der zum Klimaschutz geneigte Bürger seine Nachbarn nicht zwingen, auf das Auto zu verzichten. Auch werden es nur wenige wagen, ihn darauf anzusprechen. Wer möchte schon als Miesepeter dastehen? Und so führt das individuell rationale Verhalten zu einem kollektiv irrationalen Ergebnis. Denn niemand will den Klimawandel. Und wer verschwendet schon gern Ressourcen?

Selbst solche, die sich für die Avantgarde der Umweltbewegung halten, werden meist ihren Ansprüchen nicht gerecht. Die Reise nach Indien oder Neuseeland ist einfach zu verlockend. Der Wäschetrockner ist aus Zeitmangel notwendig und das Auto unentbehrlich, weil kein ausreichender ÖPNV-Anschluss vorhanden ist. Begründungen finden sich zuhauf, auch für iPhone, iPad und eBook. Umweltbildung hat wohl kaum mehr bewirkt, als dass Ressourcen mit schlechtem Gewissen vergeudet werden. Wer mag sich schon beschränken, wenn alle weitermachen wie bisher? Es wäre naiv, beim Kohlenstoffkonsum allein auf innere Einsicht zu hoffen. Bildungsarbeit, Informationsmaterialien und Kampagnen sind der Nährboden für Verhaltensänderungen. Bleibt es dabei, wird sich allerdings wenig ändern.

Das gilt übrigens nicht nur für Individuen, sondern auch ganze Institutionen. Unternehmen zum Beispiel wollen Geld verdienen, möglichst viel. Sie stellen ihre Produktion nicht um, weil es den nächsten Generationen dienlich sein könnte. Verteuert sich durch die



Umsetzung von Effizienzkonzepten die Produktion, kann das Ergebnis ein Wettbewerbsnachteil sein und die Konkurrenz freut sich. Selbst ganze Städte befinden sich in einer ganz ähnlichen Lage. Welcher Bürgermeister traut sich schon, den motorisierten Individualverkehr in der Stadt zu begrenzen? »Dann fahren die Menschen aus dem Umland doch zur Nachbarstadt einkaufen.« Das wäre schlecht für den Einzelhandel, schlecht für die Wirtschaftslage, schlecht für den Arbeitsmarkt. Mit der gleichen Begründung werden zudem weitere Grünflächen für Gewerbe und Einfamilienhäuser erschlossen. So soll die wichtigste kommunale Steuereinnahme, die Gewerbesteuer und die zweitwichtigste Einnahme, der kommunale Anteil an der Einkommenssteuer, gebunden und die Abwanderung ins Umland verhindert werden. Dies geschieht mit der Rechtfertigung: »Wenn wir das nicht anbieten, macht es die Nachbargemeinde.« Die lockt ohnehin mit Dumping-Preisen für Grundstücke und niedrigeren Gewerbesteuern.

In ihrem zerstörerischen Wettstreit schrecken die Städte und Gemeinden auch nicht vor dem Aus- und Neubau von Straßen und Flughäfen zurück. Jeder Entscheidungsträger ist sich zwar durchaus bewusst, dass der zunehmende Flugverkehr die globale Erwärmung beschleunigt und ganze Landstriche »verlärmte«. Aber das Risiko, durch Unterlassen den Anschluss zu verpassen, scheint zu groß. Es ist ein Rennen, bei dem die Beteiligten am Ende nur verlieren können. Es sei denn, sie treffen interkommunale Absprachen oder die bundespolitischen Rahmenbedingungen ändern sich.

## Wohnen

Eine Möglichkeit, die Kommunen aus ihrem Wettbewerbsdilemma zu befreien, wäre die Inkraftsetzung eines »Flächenmoratoriums«. Es handelt sich dabei um eine bundesweit zu beachtende ordnungsrechtliche Vorgabe, die besagt, dass zusätzliche Wohn- und Gewerbeflächen nur im Maße eines Bevölkerungszuwachses geschaffen werden. Bei stagnierender Bevölkerung gibt das Moratorium bis auf Weiteres vor, dass die Wohn- und Gewerbefläche in Deutschlands Städten nicht zunimmt. Das würde Neubauten etwa in wachsenden Städten zwar nicht ausschließen, jedoch nur bei gleichzeitigem Abriss an selber oder anderer Stelle gestatten. Der Staat setzt also einen Ordnungsrahmen, mit dem innerhalb der Grenzen kreativ umgegangen werden kann.

Ein Flächenmoratorium ist wichtig, um Expansion und Verschwendung zu begrenzen. Inzwischen wissen zwar sehr viele Bundesbürger etwas mit dem Begriff »KfW-CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierung« anzufangen. Allenthalben werden für jedermann deutlich sichtbar Gebäudehüllen isoliert und Fenster ausgetauscht. Und tatsächlich ging der Energieverbrauch pro Quadratmeter zwischen 1995 und 2005 bundesweit um gut neun Prozent zurück. Ein toller Erfolg, der jedoch durch die beständige Zunahme der genutzten Wohnfläche – 13 Prozent im gleichen Zeitraum – mitnichten zu einem Rückgang des absoluten Energieverbrauchs führte. Im Wesentlichen sind zwei Entwicklungen für den zunehmenden Wohnflächenbedarf verantwortlich. Erstens der Trend zu kleineren

Haushalten; zweitens wohnen Eltern in überdimensionierten Häusern, weil die Kinder ausgezogen sind<sup>1</sup>. Auch langfristig sinkt der Energiebedarf pro Kopf nur leicht, weil die Wohnfläche expandiert. Es ist mehr als fragwürdig, ob so die anvisierte Verbrauchsminderung von 80 Prozent bis 2050 erreicht werden kann.

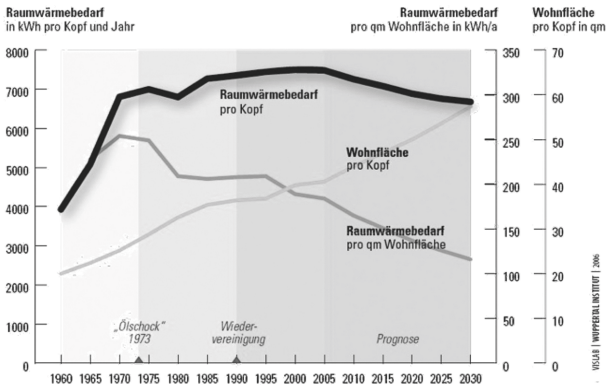


Abbildung 1: Bislang werden Effizienzgewinne mit der Isolierung von Gebäuden durch den Zuwachs von Wohnflächen, die zusätzlich beheizt werden müssen, aufgezehrt. Die gestrichelten Linien zeigen den zu erwartenden Effekt eines Wohnflächendekrets.

## Qualität statt Quantität

Wie würden die Entscheidungsträger vor Ort ein Moratorium zur Flächenbegrenzung aufnehmen, wenn sie wissen, dass die Nachbargemeinde oder die konkurrierende Stadt vor dem gleichen Problem stünde? Wenn sichergestellt wäre, dass der interkommunale Wettbewerb um Masse ausgehebelt wäre? Vermutlich werden sich die Stadtplaner verstärkt um neue, alternative und attraktive Wohnformen bemühen. Brachflächen werden saniert. Fehlentwicklungen wie das »Ausfransen« der Städte und autofahrerfreundliche Einzelhandelsflächen am Stadtrand werden gebremst. Im Idealfall werden die Innenstädte und Stadtteilzentren attraktiver und belebter.

## Alt gegen neu

Freilich werden junge Familien sich nach wie vor nach einem Eigenheim sehnen. Wie soll das möglich sein, wenn jetzt nicht mehr neu gebaut werden darf? Grundsätzlich ist ja genug Platz vorhanden. Wer einst für seine Kinder ein Häuschen mit Garten baute, lebt rund 20 Jahre später in überdimensionierten Wohnverhältnissen. Ohne Kinder könnten die Eltern eigentlich wieder zurückziehen in die vormals häufig beliebte urbane Vielfalt. Ohne Veranlassung wird das wohl kaum jemand tun. Wer gibt schon das geschätzte Heim auf, das womöglich erst seit einigen Jahren abbezahlt ist? Viel Schweiß

1 [www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do?nodeIdent=3558](http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do?nodeIdent=3558)



und Zeit wurden investiert, um es in liebevollen Details auf die persönlichen Gestaltungsvorstellungen zuzuschneiden. Aber es fragt ja auch niemand. Das würde sich durch ein Flächenmoratorium ändern. Die kommunalen Akteure entwickeln Maßnahmen und Konzepte, um Menschen zum »Freizug« übergroßer Wohnungen und Häuser zu ermuntern. Denkbar wären Informationskampagnen, Bonussysteme, z.B. ein (teilweiser oder kompletter) Erlass der Grunderwerbssteuer für die neue Wohnung, wenn diese um einen Mindestprozentsatz kleiner ist, Angebote alternativer Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen und vieles mehr.

### **Baustoffe besteuern**

»Sanierung geht vor Neubau« lautet das Motto der zukunftsfähigen Bauwirtschaft. Es umzusetzen fällt Investoren nicht immer leicht, denn häufig weist der Architekt darauf hin, dass der Neubau genauso teuer oder gar günstiger sei als eine aufwendige Sanierung. Das liegt auch daran, dass die Baustoffe hierzulande so billig sind. In Deutschlands Nachbarländern stellt sich die Situation anders dar. Denn etwa in Dänemark, Schweden und Großbritannien wird eine Steuer auf Baumaterialien wie Sand, Kies und Schotter erhoben.<sup>2</sup> Dadurch würde es sich auch in Deutschland eher lohnen, ein vorhandenes, intaktes Gebäude zu renovieren statt abzureißen. Zugleich wären Baufirmen eher bereit, Recyclingbeton zu verwenden. Ohne solche Rahmenbedingungen geht billig meist vor nachhaltig.

### **Verkehr**

Das Energiekonzept der Bundesregierung sieht vor, dass bis 2050 der Endenergiebedarf im Verkehr 40 Prozent zurückgeht.<sup>3</sup> Das ist eine gewaltige Herausforderung, die aber mit innovativen Technologien bewältigt werden kann – so die verbreitete Hoffnung. Inzwischen gibt es Autos, die mit einem Liter Treibstoff 100 Kilometer weit fahren können. Elektroautos sind keine Seltenheit mehr und Fahrradhändler freuen sich über rasant gewachsene Verkaufszahlen von E-Bikes. Doch insgesamt sieht die Bilanz mager aus. Das liegt unter anderem daran, dass die Klimaanlage zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Selbst Linienbusse werden klimatisiert. Das verbraucht zusätzlich Treibstoff. Noch viel dramatischer ist, dass Autos immer schwerer wurden. Sie wiegen heute etwa doppelt so viel wie noch in den 1970er-Jahren. Der Gipfel des Exzesses der PS-versessenen Oberschicht sind geländetaugliche Autos: Zweieinhalb Tonnen Material, um in der Regel nur einen Menschen zu transportieren. Solche Monstertrucks verängstigen Fußgänger

2 Bahn-Walkowiak, Bettina u.a. (2010): Einführung einer Baustoffsteuer zur Erhöhung der Ressourceneffizienz im Baubereich. Wuppertal.

3 Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie / Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2011): Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung. Berlin

und Radfahrer. Ja selbst Fahrer von kleinen Pkw fühlen sich unwohl, weil sie beim Crash garantiert schlechter wegkommen.

Zugleich nahm der Straßengüterverkehr dramatisch zu. Weil Unternehmen ihre Lager auf die Straße verlegt haben. »Just in Time« auf Kosten der Steuerzahler. Weil wir Kartoffeln aus Ägypten kaufen, statt bei den Bauern aus der Region, weil an den Flug- und Seehäfen immer mehr Überflüssiges landet und ins Land gekarrt wird. Weil selbst die Herstellung einer einfachen Lasagne auf fünf Nationen verteilt ist. Damit hat sich übrigens ein System der organisierten Verantwortungslosigkeit etabliert, in dem jeder die Schuld auf den anderen schiebt und man kaum noch rausfindet, wer das Pferdefleisch reingemischt hat.

Ohne Gegenmaßnahmen wird der Verkehr vermutlich auch in Zukunft wachsen. Und deswegen, meinen die meisten Verkehrspolitiker, müssen weitere Straßen gebaut werden. Gegenwärtig weist der Bundesverkehrswegeplan den Bau weiterer 1900 Kilometer Autobahnen, die Erweiterung von 2200 Kilometern Autobahnen sowie den Aus- und Neubau von 5500 Kilometern Bundesstraßen aus.<sup>4</sup> Dieser Plan repräsentiert den automobilistischen Größenwahn unserer Gesellschaft. Es wird nie genug sein. Eine Debatte über absolute Grenzen ist zwingend erforderlich.

### **Straßenbaumoratorium**

Zuvorderst ist es an der Zeit, dass wir uns vom Aus- und Neubau von Straßen verabschieden. Das spart zugleich viel Geld, wie die Petition »Straßenbaumoratorium« vorrechnet. Schon jetzt sei ein gewaltiger Sanierungsstau aufgelaufen. Mit jeder weiteren Straße stiegen die Unterhaltungskosten.<sup>5</sup> Das Moratorium würde auch die Finanzhaushalte der Kommunen entlasten. Denn allen Klagen über klamme Kassen zum Trotz, werden allenorts noch Gelder für Erweiterungs- und Umgehungsstraßen eingestellt. Und dies, obwohl die öffentlichen Haushalte schon jetzt kaum in der Lage sind, die Bestandsstraßen in einem verkehrssicheren Zustand zu halten, weil viel zu wenig Geld für die Instandhaltung vorhanden ist.

### **Fliegen**

Ein weiteres Konzept, um die Bürger in der Wahrnehmung ihrer gesellschaftlichen Verantwortung zu unterstützen, ist die Einführung von Limits für Starts und Landungen auf Flughäfen. Möglich wäre auch die Limitierung der Passagierzahlen pro Flughafen. Ziel wäre zunächst den Flugverkehr auf das gegenwärtige Niveau zu begrenzen. Da die Flieger zugleich immer effizienter werden, gingen die extrem klimawirksamen Treibhaus-

---

4 Deutscher Bundestag Drucksache 16/7394, 30.11.2007 (16. Wahlperiode)

5 Eingereicht als öffentliche Petition beim Petitionschuss des Deutschen Bundestags am 13.10.2011 (Petition 20526).





gase zurück. Gegenwärtig geschieht das Gegenteil, begründet mit den immer gleichen Plattitüden: Das schafft Arbeitsplätze und ist wichtig für den Wirtschaftsstandort. Freiwillig und aus innerer Motivation beschränken sich weder Kommunen noch Bürger. Billigtarife und Angebotsausweitung signalisieren den Konsumenten schließlich, dass es ruhig noch etwas mehr sein darf. Außerdem begeben sich manche Kommunen in ein schwieriges Abhängigkeitsverhältnis eines einzelnen Flugunternehmens und werden damit erpressbar. So können die Fluggesellschaften mit dem Umzug zu einem anderen Flughafen drohen und für den Betreiber unwirtschaftliche Konditionen erzwingen.

## Gewichtsklassen

Zum Vorteil für die Klimabilanz der Städte und Gemeinden wäre es zudem, gäbe es absolute Grenzen für das Gewicht von Pkws. Beginnend mit 1,4 Tonnen Maximalgewicht könnte so schrittweise das Gewicht des Golf I mit rund 800 kg anvisiert werden. Nichts ist unmöglich. Ein behutsamer Rückbau von Gewicht und Leistungsstärke, also eine »moderate Motorisierung«<sup>6</sup>, ist ebenso leicht realisierbar wie die zurückliegende Expansion. Ein erster Ansatz ist der CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 95 g/km für das Jahr 2020. Er wurde durch eine Verordnung der EU festgeschrieben.<sup>7</sup> Sogar der ADAC setzt sich vehement für den Grenzwert ein und lehnte eine von der Autoindustrie geforderte Lockerung ab.<sup>8</sup>

## Tempo 30

Den Petitionsausschuss des Bundestages erreicht zudem das Anliegen, in der Straßenverkehrsordnung ein generelles Tempolimit von 30 Kilometer pro Stunde innerhalb geschlossener Ortschaften einzuführen. Warum das nicht schon längst Realität ist, scheint unbegreiflich, wenn man die Faktenlage betrachtet: Die Sicherheit erhöht sich schon allein dadurch drastisch, dass sich der Bremsweg fast halbiert – lebensrettende Meter in einer Gefahrensituation.<sup>9</sup> Die Zahl der Radfahrer nimmt zu – im britischen Bristol zum Beispiel um zwölf Prozent –, weil sich ihr Sicherheitsgefühl erhöht.<sup>10</sup> Der Verkehr wird flüssiger und Beschleunigungs- und Bremsvorgänge verringern sich. Das mindert deutlich die Abgas- und Lärmemissionen. Der Lärm reduziert sich um subjektiv bis zu 50 Prozent.<sup>11</sup> Weniger Schadstoffe, Lärm und mehr Radfahrer, all dies ist gut für die Gesund-

6 Wolfgang Sachs

7 Verordnung (EG) Nr. 443/2009

8 ADAC: CO<sub>2</sub>-Ziele dürfen nicht aufgeweicht werden – Club beharrt auf „95 Gramm pro Kilometer bis 2020“ (7.6.2012)

9 Vgl. Umweltbundesamt (2007): Verbesserung der Umweltqualität in Kommunen durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen – Abschlussbericht und Anlagenband. S.11.

10 Vgl. 20's plenty for us (2012): Wide Area 20 mph Limits Raise Cycling and Walking Levels By Up To 12%

11 Vgl. Ebd. S. 19 f.

heit. Und da die Durchschnittsgeschwindigkeit etwa in Berlin ohnehin unter 30km/h liegt,<sup>12</sup> kommen die Städter fast genauso schnell ans Ziel.<sup>13</sup>

Das Argument, jede Kommune könne doch selbst bestimmen, wo 30-Zonen und -Straßen liegen sollen, ist wohlfeil. Denn die bürokratischen Hürden sind enorm zeitaufwendig. Viel einfacher ist es, wenn sich die Ausgangssituation umdreht und für ausgewählte Straßen Tempo 50 zugelassen werden muss. Dass der Vorschlag nicht abwegig ist, zeigte die österreichische Stadt Graz schon vor 20 Jahren. Hier waren zu Anfang des Großprojektes erst rund 40 Prozent der Bevölkerung vom generellen Tempo 30 überzeugt, was sich dann nach vier Jahren auf rund 80 Prozent erweiterte.

### **I will, if you will**

Auf solche Vorschläge mögen liberale Bürgerinnen und Bürger entgegenen, das sei staatsautoritär. Hier winken Planwirtschaft und Sozialismus. Es sei Kennzeichen der individuellen Freiheit und läge im persönlichen Ermessen, etwa über die Größe des Pkws selbst zu bestimmen. Vertreter dieser liberalen Argumentationslinie stützen sich auf Artikel 2 des Grundgesetzes: »Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt.« Doch weitet man den zweiten Teil des Satzes auf die Rechte der zukünftigen Generationen aus, ergibt sich ein anderes Bild. Es zeigt sich, dass unsere Lebensweise die Freiheitsrechte unserer Enkel in geradezu perverser Ausmaß einschränkt. Absolute Grenzen für Ressourcenverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind geradezu zwingend notwendig, wenn man den Freiheitsgrundsatz zu Ende denkt.

Die Einschränkung von Freiheit prägt schon heute unseren Lebensalltag. Die gesetzlichen Arbeitslosen-, Renten- und Krankenversicherungen – ja selbst die Anschnallpflicht – sind letztlich eine Zwangsbeglückung. Doch gerade das Zwangssystem macht die Ausübung von Freiheitsrechten erst möglich. Erst wenn Ernährung, Obdach, Kleidung und Gesundheit gewährleistet sind, ist Raum vorhanden für Bildung, Kultur und Gemeinschaft.

Zu derselben Einsicht werden wir auch beim Missbrauch von Gemeinschaftsgütern zu gelangen haben. Im gleichen Maß wie die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen vorschreitet, werden die Entfaltungsmöglichkeiten unserer Kinder und Kindeskinde beschnitten. Wer die individuellen Freiheitsrechte zu schützen sucht, wird zugleich um deren Begrenzung nicht umhinkommen. Nur so kann vermieden werden, dass unsere Freiheit zugrunde geht. Andernfalls bleibt nur ein Überlebenskampf, bei dem die Stärksten überleben. Bis zur Barbarei ist es dann nicht mehr weit. Unsere Zivilisationsgeschichte stünde vor dem Abgrund.

---

12 Vgl. Randelhoff, Matthias (2008): Europäische Städte mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßenverkehr.

13 Vgl. Tiefenthaler, Heinz (2005): Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßen in Ortsgebieten. Innsbruck. S. 19