

06_speedlimit.json

source text	--- 0 ---		--- 1 ---		azure/gpt-4o	gcp/gemini-1.5-pro	aws/claude-3.5-sonnet
Abstimmung über ein allgemeines Autobahn-Tempolimit	Omröstning om ett generellt hastighetsgräns på motorvägar gcp/gemini-1.5-pro	Abstimmung über ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen	Omröstning om en allmän hastighetsbegränsning på motorvägar azure/gpt-4o	Abstimmung über ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen	2	1	2
<p>Eine Studie des Umweltbundesamts schätzt, dass eine Begrenzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 120 km/h eine Emissionsreduktion von 4,2 Prozent (das sind ca. 6,7 Millionen Tonnen CO₂) der gesamten Verkehrsemissionen bewirken würde.</p> <p>Gründe: Der Luftwiderstand eines Fahrzeugs nimmt zum Quadrat der Geschwindigkeit zu. Entsprechend verringert sich der luftwiderstandsbedingte Anteil des Verbrauchs bei einer Geschwindigkeitsreduktion. Durch den geringeren Zeitvorteil der Autobahn nutzen Autofahrer häufiger Landstraßen (Routenwahleffekt) und lassen bestimmte Fahrten sogar ganz weg (Nachfrageeffekt).</p> <p>Die Befürworter sagen: Ein allgemeines Tempolimit kostet praktisch nichts, führt sofort zu den genannten Einsparungen und erhöht den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit.</p> <p>Die Kritiker sagen: Viele deutsche Autofahrer fühlen sich gegängelt und fürchten, ihre Fahrziele nicht mehr so schnell wie früher zu erreichen. Für die deutsche Autoindustrie würde ein Argument für die hochmotorisierten Fahrzeuge wegfallen, an denen sie am meisten Geld verdient.</p>	<p>En studie från den tyska miljömyndigheten uppskattar att en begränsning av den högsta tillåtna hastigheten på motorvägar till 120 km/h skulle minska utsläppen med 4,2 procent (vilket motsvarar cirka 6,7 miljoner ton CO₂) av de totala trafikutsläppen. Anledningar: Luftmotståndet hos ett fordon ökar kvadratisk med hastigheten. Följaktligen minskar den luftmotståndrelaterade andelen av förbrukningen vid en hastighetsminskning. På grund av den lägre tidsvinsten med motorvägen använder bilister oftare landsvägar (rutevalseffekt) och avstår till och med helt från vissa resor (efterfrågeeffekt). Förespråkarna säger: En allmän hastighetsgräns kostar praktiskt taget ingenting, leder omedelbart till de nämnda besparingarna och ökar trafikflödet och trafiksäkerheten. Kritikerna säger: Många tyska bilister känner sig styrda och är rädda för att de</p>	<p>Eine Studie des deutschen Umweltbundesamtes schätzt, dass eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf deutschen Autobahnen auf 120 km/h die Emissionen um 4,2 Prozent (oder etwa 6,7 Millionen Tonnen CO₂) der gesamten Verkehrsemissionen reduzieren würde. Gründe: Der Luftwiderstand eines Fahrzeugs steigt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit. Dementsprechend sinkt der luftwiderstandsbedingte Anteil des Verbrauchs bei reduzierter Geschwindigkeit drastisch. Aufgrund des geringeren Zeitvorteils der Autobahn nutzen Autofahrer häufiger Landstraßen (Routenwahleffekt) und verzichten sogar ganz auf bestimmte Fahrten (Nachfrageeffekt). Befürworter sagen: Ein generelles Tempolimit kostet praktisch nichts, führt sofort zu den genannten Einsparungen und erhöht den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit. Kritiker sagen: Viele deutsche Autofahrer fühlen sich gegängelt und befürchten, ihre Ziele nicht mehr so schnell erreichen zu können wie bisher. Für die deutsche Autoindustrie würde ein Argument für die leistungsstarken Fahrzeuge, mit denen sie am meisten Geld verdient, wegfallen. In praktisch allen anderen europäischen Ländern gelten seit Jahrzehnten Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen 100 und 130 km/h, in Polen 140 km/h auf</p>	<p>En studie av det tyska federala miljöbyrån uppskattar att en begränsning av den tillåtna maxhastigheten på motorvägar till 120 km/h skulle minska utsläppen med 4,2 procent (eller cirka 6,7 miljoner ton CO₂) av de totala trafikemissionerna. Skäl: Luftmotståndet för ett fordon ökar med kvadraten av hastigheten. Följaktligen minskar den luftmotståndrelaterade delen av förbrukningen dramatiskt när hastigheten minskar. På grund av den lägre tidsfördelen med motorvägen använder bilister oftare landsvägar (ruttvalseffekt) och hopper till och med över vissa resor helt och hållet (efterfrågeeffekt). Förespråkare säger: en allmän hastighetsbegränsning kostar praktiskt taget ingenting, leder omedelbart till de nämnda besparingarna och ökar trafikflödet och trafiksäkerheten. Kritiker säger: många tyska bilister känner sig trakasserade och fruktar att de inte längre kommer att kunna nå sina destinationer lika snabbt som tidigare. För den tyska bilindustrin skulle ett argument för de högpresterande fordonen, som de tjänar mest pengar på, försvinna.</p>	<p>Eine Studie des Umweltbundesamtes schätzt, dass eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 120 km/h die Emissionen um 4,2 Prozent (das entspricht etwa 6,7 Millionen Tonnen CO₂) der gesamten Verkehrsemissionen senken würde. Gründe: Der Luftwiderstand eines Fahrzeugs steigt quadratisch mit der Geschwindigkeit. Folglich sinkt der luftwiderstandsbedingte Anteil am Verbrauch bei einer Geschwindigkeitsreduktion. Aufgrund des geringeren Zeitvorteils der Autobahn weichen Autofahrer häufiger auf Landstraßen aus (Routenwahleffekt) und verzichten sogar ganz auf bestimmte Fahrten (Nachfrageeffekt). Befürworter sagen: Eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung kostet praktisch nichts, führt unmittelbar zu den genannten Einsparungen und erhöht den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit. Kritiker sagen: Viele deutsche Autofahrer fühlen sich bevormundet und befürchten, ihre Ziele nicht mehr so schnell wie bisher erreichen zu können. Für die deutsche Automobilindustrie würde ein Argument für die PS-starken Fahrzeuge, mit denen sie am meisten Geld verdient, wegfallen. In praktisch allen anderen europäischen Ländern werden seit Jahrzehnten Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen 100 und 130 km/h</p>	1	1	1

source text	--- 0 ---		--- 1 ---		azure/gpt-4o	gcp/gemini-1.5-pro	aws/claude-3.5-sonnet
<p>In praktisch allen anderen europäischen Ländern gelten seit Jahrzehnten durchweg Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen 100 und 130 km/h, in Polen 140km/h auf Autobahnen.</p> <p>Was ist Ihre Meinung?</p>	<p>inte längre kommer att kunna nå sina resmål lika snabbt som tidigare. För den tyska bilindustrin skulle ett argument för de kraftfulla fordon som de tjänar mest pengar på försvinna. I praktiskt taget alla andra europeiska länder har hastighetsgränser mellan 100 och 130 km/h tillämpats konsekvent i årtionden, i Polen 140 km/h på motorvägar. Vad anser du? gcp/gemini-1.5-pro</p>	<p>Autobahnen. Was ist Ihre Meinung?</p>	<p>I praktiskt taget alla andra europeiska länder har hastighetsbegränsningar mellan 100 och 130 km/h gäller i årtionden, och i Polen 140 km/h på motorvägar. Vad är din åsikt? azure/gpt-4o</p>	<p>konsekvent angewendet, in Polen 140 km/h auf Autobahnen. Was meinen Sie?</p>			
<p>Begrenzung auf 120km/h</p>	<p>Begränsning till 120 km/h azure/gpt-4o</p>	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h</p>	<p>Hastighetsgräns på 120 km/h gcp/gemini-1.5-pro</p>	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung 120 km/h</p>	2	2	2
<p>Keine Begrenzung</p>	<p>Ingen begränsning azure/gpt-4o, gcp/gemini-1.5-pro</p>	<p>Keine Geschwindigkeitsbegrenzung</p>			1	1	1