

Schwimmen im Strom

Der „Großversuch“ hat begonnen. Ermittelt werden soll, ob sich durch Tempo 100 auf Autobahnen die Abgase spürbar mindern lassen.

Bläbrot lugte ein Stück des Sonnenballs durch ein Loch in der winterlich-grauen Wolkendecke. Drei Männer drehten fast gleichzeitig die Zündschlüssel ihrer Autos. Die Kraftwagen, ein grüner Mercedes-Benz 280 S, ein bronzebrauner Opel Rekord und ein weißer VW Polo, fädelten sich am Bremer Kreuz zügig in den Autobahnverkehr ein und brausten nach Nordosten davon, Richtung Hamburg.

Begonnen hatte, kurz nach 16 Uhr am Mittwoch letzter Woche, mit winterbedingter, fast zehnstündiger Verspätung ein umstrittenes Unterfangen, das den deutschen Steuerzahler 14,699 Millionen Mark kostet. Die Bundesregierung will durch einen Großversuch über insgesamt 600 000 Kilometer Autobahnfahrten, der nun so undramatisch anlief, eine der am hitzigsten diskutierten Streitfragen ihrer bisherigen Amtszeit vom Tisch bringen.

Unter Einsatz von rund 200 Automobilen fast aller Klassen und Typen sowie modernsten Testgerätschaften soll mit wissenschaftlicher Methodik geklärt werden, ob ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen die umweltschädlichen Abgas-Bestandteile (Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide) so mindern könnte, daß eine gesetzliche Einführung gerechtfertigt erschiene.

Grüne, Sozialdemokraten, Liberale und eigene Parteigenossen Kanzler Kohls hatten das Tempolimit ohne weitere Prüfung gefordert – sogar für Lothar Späth, Ministerpräsident im Mercedes-Ländle Baden-Württemberg, war „Tempo 100 kein Tabu mehr“. Wie uneins gar die Befürworter-Parteien eines Tempolimits sind, zeigt das Beispiel des hessischen Ministerpräsidenten Holger Börner, der wie seine SPD-Genossen Herbert Wehner und Willy Brandt nie einen Führerschein erworben hat: „Tempo 100 bringt nichts, ich halte nichts davon.“

Konsequent wiesen die Regierenden alle eifertigen Hilfsangebote derjenigen zurück, die im Verdacht standen, die Tempofrage nicht strikt neutral zu begutachten – den Automobilklubs und den Autoherstellern wurde ebenso abgewinkt wie etwa dem Umweltbundesamt. Die Federführung für den Auftrag landete schließlich bei der Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine in Essen, die Testfahrten an ihre regionalen TÜV-Niederlassungen delegierte.

„Nicht falsch, aber nicht realistisch, darauf können wir nicht fußen“, bewertete TÜV-Projektleiter Hans-Joachim Voss Berechnungen von Auto-Schad-

stoffen, die im vergangenen Jahr, lange vor dem Beschluß zu einem Großversuch, vorgelegt worden waren. Die Werte waren kraß unterschiedlich, je nachdem, aus welcher Ecke sie kamen – der Verband der Automobilindustrie errechnete beispielsweise einen Stickoxidausstoß, der 2,6fach höher war als der von der Technischen Universität Berlin ermittelte Wert.

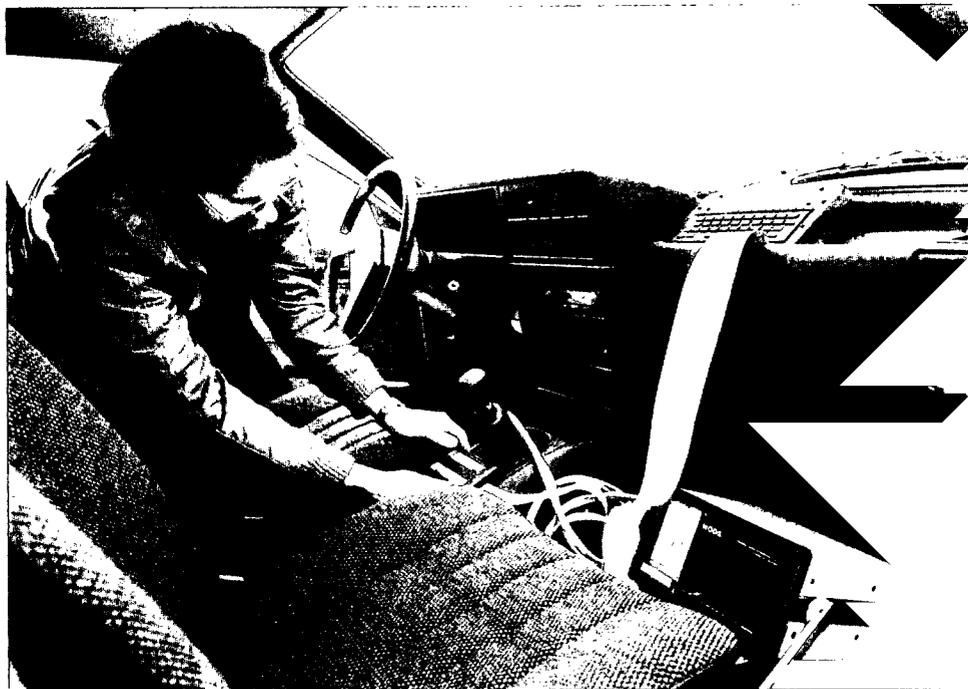
Eine wahrheitsnähere Erkenntnis erhoffen sich die TÜV-Ingenieure von ihrem Testkonzept, das schon im November einen Zwischenbericht und im Februar 1986 einen Abschlußreport erbringen soll. Getestet wird in dreifacher Weise.

▷ Auf „Musterfahrten“, wie gerade in Bremen begonnen, sollen Testautos rund 500 000 Kilometer „Saison-

schreiber registrieren das Verhalten der Verfolgten.

Den in der letzten Woche gestarteten Fahrten zwischen Bremen und Hamburg sollen Ende des Monats auf der Nürnberger Autobahn und Anfang Februar im Ruhrgebiet auf dem Emscher-Schnellweg weitere Testfahrten folgen, bis alle 20 ausgesuchten Teststrecken mit insgesamt 30 Autos „in Betrieb“ sind.

„Wir schwimmen im Strom mit, denn wir suchen ja den durchschnittlichen Personenwagen-Fahrer“, erläuterte Gerhard Beier vom TÜV Bremen, Leiter dieses Teilbereichs. Die Fahrer sollen, je nach Wagentyp, bestimmte „Wunschgeschwindigkeiten“ einhalten, falls die Verkehrslage dies erlaubt: der Polo 110, der Rekord 140, der Mercedes 170 km/h. Diese Geschwindigkeiten, so glauben die



Großversuchsauto mit Meßgeräten: Ahnungslose Fahrer werden verfolgt

Teststrecken“ zurücklegen. Eingebaute elektronische Datenerfassungs- und Auswertungssysteme speichern dabei gleichsam als Super-Fahrten-schreiber die Geschwindigkeiten, Motordrehzahlen und die Verbräuche (nicht die Abgase).

▷ Meßstationen am Rande der Autobahn ermitteln an zeitweilig auf Tempo 100 begrenzten Abschnitten mit Hilfe von Induktionsschleifen in der Fahrbahn, wie schnell die Verkehrsteilnehmer tatsächlich fahren – getrennt nach Personwagen, Lastkraftwagen und Lastzügen.

▷ Testfahrer mit besonderen Autos, die mit einem Abstands-Radargerät ausgerüstet sind, sollen sich unauffällig hinter ausgewählte Kraftwagen setzen und auf deren Fahrte bleiben. Voss: „Wir wollen Einblick nehmen in die realen Verhältnisse“ – Fahrten-

TÜV-Ingenieure, werden von den meisten Fahrern der jeweiligen Typen bevorzugt.

Die Musterfahrer erledigen ihr Pensum zwischen Bremen und dem etwa 50 Kilometer entfernten Sittensen in „Blöcken“ von etwa 14 Tagen, wobei alle Verkehrsphasen – vom dichten Ferienbetrieb bis zum winterlichen Verdruß – erfaßt werden. Später soll auf dieser Strecke dann eine Zeitlang Tempo 100 für alle verfügt werden.

Wieviel Schadstoffe nun wirklich frei werden, soll allerdings nicht auf der Straße, sondern erst im nachhinein gemessen werden: auf Rollenprüfständen in der Halle.

Ideal wäre, das Abgas nach jeder Testfahrt für jeden einzelnen Wagentyp zu analysieren. Die Autos müßten dazu voluminöse, allmählich bis zur Größe von Campinganhängern anschwellende

Plastiksäcke hinter sich herschleppen, in denen das Abgas aufgefangen wird.

Daher der Umweg: Die Daten der Fahrtenschreiber und der Streckenmessung werden in Computer eingespeist; sodann wird die ganze Fahrerei noch einmal mit 170 Autos auf dem Rollenprüfstand simuliert – und diesmal lassen sich die Abgase messen.

Eine besonders gute Möglichkeit, über längere Strecken gleichsam die Intimsphäre eines Autofahrers auszuloten, erblickten die TÜV-Techniker in ihren Verfolgungs-Testfahrten im James-Bond-Stil.

„So können wir beispielsweise ermitteln“, erläuterte Projektleiter Voss, „wie schnell Leute wirklich fahren, ob ein Mercedes- oder BMW-Fahrer stets Endgeschwindigkeit fährt oder sich mit weniger begnügt.“ Da eine vorgegebene „Wunschgeschwindigkeit“, wie sie etwa den Musterfahrt-Teilnehmern des TÜV auferlegt wird, das Ergebnis in gewisser Weise beeinflusst, halten die Fachleute das Hinterher-Fahren hinter ahnungslosen Fahrern für aussagefähiger.

Der TÜV besitzt zwei der radargerüsteten Schnüffler-Autos, will aber nicht preisgeben, um was für Typen es sich handelt.

Das Raten fällt jedoch nicht schwer. Denn die Fahrzeuge und ihre hochkarätige Meßtechnik waren ursprünglich gemeinsam von der Daimler-Benz AG und Professor Gerd Steierwald (Institut für Straßen- und Verkehrswesen, Universität Stuttgart) entwickelt worden; Daimler-Benz wollte damit, lange vor dem Großversuch, eigene Abgas-Messungen unternehmen.

Als später Steierwalds Kapazitäten für den Großversuch benötigt wurden, brachen die Mercedes-Manager großmütig ihren Alleingang ab und stellten die beiden Radarautos dem TÜV-Fuhrpark zur Verfügung.

Auf diese spendable Weise sind die Untertürkheimer als einziger Autohersteller, gleichsam durch die Hintertür, am Großversuch beteiligt.

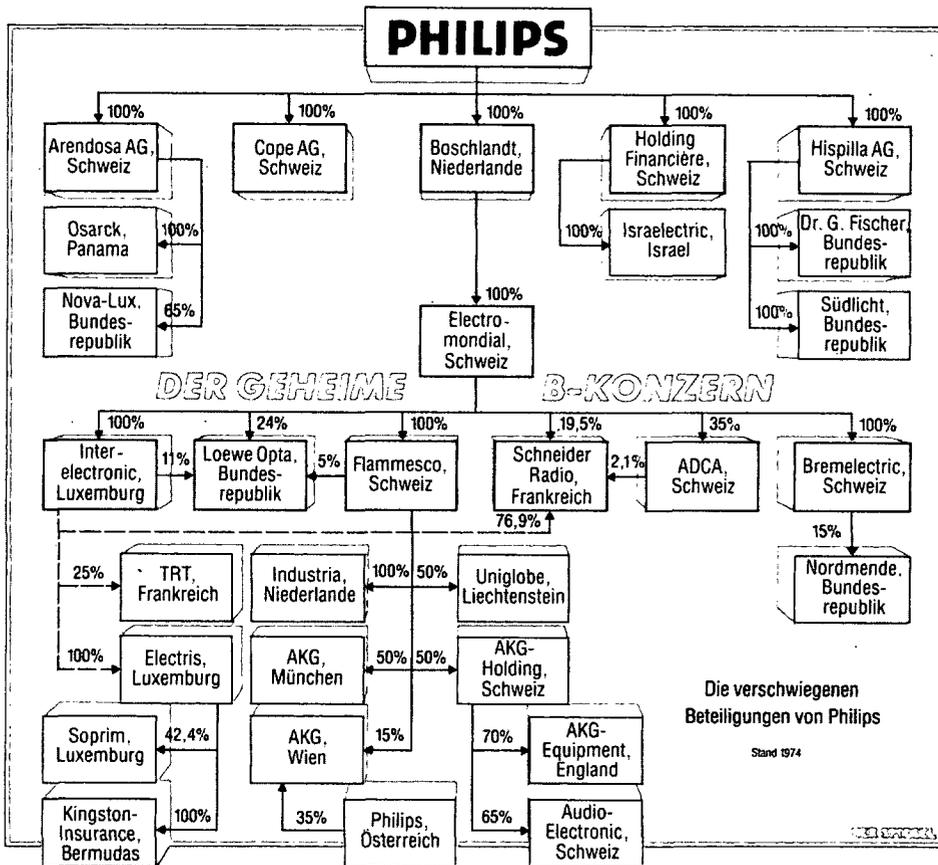
UNTERNEHMEN

Gut getarnt

Mit einem streng geheimen Netz von Beteiligungen sicherte sich der niederländische Philips-Konzern Einfluß auf Konkurrenzfirmen.

Kurt Markert, Spitzenbeamter im Bundeskartellamt, bereitete sich vergangene Woche „in aller Ruhe“ auf eine ungewöhnliche Zusammenkunft vor: Topmanager des niederländischen Elektromultis Philips haben sich für diesen Montag zu einer vertraulichen Unterredung in Berlin angesagt.

Das Gespräch wird anders verlaufen als gewöhnlich: Die Unterhändler aus Eindhoven kommen nicht, um wieder



einmal eine neue Firmenübernahme anzukündigen. Sie müssen vielmehr eine peinliche Beichte ablegen.

Viele Jahre lang hat der Elektromulti das Kartellamt unzureichend informiert, in einem Fall vielleicht sogar beschummelt. Erst die Indiskretionen eines ehemaligen Philips-Managers brachten ans Licht, daß der niederländische Elektromulti zumindest in den sechziger und siebziger Jahren über gut getarnte Holding-Gesellschaften und über dubiose Briefkastenfirmen eine Reihe von Unternehmen aufgekauft oder zumindest einflußreiche Beteiligungen erworben hatte. Dem Kartellamt haben die Holländer diese Aufkäufe nie gemeldet.

Die windigen Tricks hatte keiner in der Branche einem Unternehmen von der Größe und mit dem Ansehen der Firma Philips zugetraut. Bei einem Umsatz von 45 Milliarden Mark und einem Gewinn von fast einer Milliarde (1984) Mark zählen die Niederländer zu den ganz Großen im Welt-Elektrogeschäft.

Zwar behauptet der Konzern, inzwischen seinen Anteil an dem feingesponnenen Netz von verschwiegenen Beteiligungen auf ein Minimum reduziert zu haben. Doch mit dieser Erklärung allein geben sich die skeptisch gewordenen Kartellbeamten nicht mehr zufrieden. „Das Vertrauensverhältnis ist belastet“, erklärt Markert, „wir wollen nun Kaufverträge sehen, aus denen klar hervorgeht, wer die neuen Inhaber sind.“

Begonnen haben die geheimen Unternehmungen der Niederländer vor fast 20

Jahren. Am 13. Juli 1966 schrieb der damalige Philips-Finanzdirektor P. J. von der Burg „streng persönlich“ einen Brief an J. M. van Lanschot, den Mitinhaber einer kleinen Privatbank in 's-Hertogenbosch, 30 Kilometer nördlich der Philips-Stadt Eindhoven. Das Schreiben bestätigt eine Reihe von Absprachen, die zuvor zwischen Philips und dem Bankhaus getroffen worden waren.

Kernpunkt der Vereinbarung war die Gründung einer Beteiligungs- und Finanzierungs AG unter dem unverfänglichen Namen Boschland. Gegen ein Honorar sollten die Bankiers nach außen hin als Leiter der Firma auftreten; die Anweisungen sollten jedoch ausschließlich von Philips kommen. Gleichzeitig verpflichteten sich die Eindhovener, die Strohmänner „von allen nachteiligen Folgen schadlos zu halten“.

Es begann nun der Aufbau eines weltumspannenden Netzes von geheimen Beteiligungen mit einem Gesamtumsatz von schätzungsweise einer Milliarde Mark. Firmenintern wurden die getarnten Töchter bald als „B-Konzern“ gehandelt. Zeitweise gehörten diesem verschachtelten Konzern mehr als 30 Gesellschaften an, wie aus einer firmeninternen Aufstellung von 1974 hervorgeht (siehe Graphik).

Die Gründe, warum Philips sich in den Untergrund begab, sind für Außenstehende nur schwer zu erfassen. „Damit“, gesteht heute Philips-Sprecher Eef Brouwers ein, „ließen sich gewisse Dinge einfach leichter handhaben.“ Der Kon-