

Trick mit Zahlen

Können Deutschlands Autofahrer zur Rettung der siechen Wälder beitragen? SPD und Grüne plädieren für ein Tempo-Limit auf Autobahnen.

Im Innenausschuß des Bundestages ging es, am Montag vergangener Woche, gleich um zwei Herzensangelegenheiten der Bundesbürger: das Auto und den Wald.

Fazit der Anhörung: Die Deutschen müssen künftig langsamer fahren, wenn sie nicht früher oder später vollends auf ihre Wälder verzichten wollen.

Auf Antrag der Grünen hatte der Ausschuß Gutachter jeglicher Provenienz geladen: vom Verband der Automobilindustrie und vom ADAC, von der Bundesanstalt für Straßenwesen und vom Umweltbundesamt, der Berliner Technischen Universität und dem Heidelberger Institut für Energie- und Umweltforschung. Erörtert wurden „Notmaßnahmen gegen das Waldsterben“.

So sehr die Experten über Details stritten – das Ergebnis des Hearings könnte ein weltweit einzigartiges Privileg der Deutschen ins Wanken geraten lassen: auf Autobahnen so schnell fahren zu dürfen, wie es gefällt.

Mit ökologischer Begründung ließe sich, wie Umweltschützer hoffen, womöglich doch noch durchsetzen, was allein mit Hinweisen auf Unfallverhütung und Energieeinsparung nicht zu erreichen war: auf Autobahnen Tempo 100 (statt Richtgeschwindigkeit 130), auf Landstraßen Tempo 80 (statt der jetzigen Höchstgeschwindigkeit 100).

Bislang fanden vor allem flotte Sprüche Widerhall, etwa „Freie Fahrt für freie Bürger“ (ADAC) oder die These des Freidemokraten Otto Graf Lambsdorff, ein generelles Tempolimit passe „nicht zu uns und unserer Gesellschaft“. Zunehmend fragwürdig klingen solche Bekenntnisse aber, seit als gesichert gilt,

- ▷ daß das Waldsterben in Deutschland nicht nur durch jährlich 3,5 Millionen Tonnen Schwefeldioxid verursacht wird, sondern auch durch jährlich rund 3,1 Millionen Tonnen Stickoxide,
- ▷ daß die Stickoxide nicht nur aus Kraftwerksschloten stammen, sondern etwa zur Hälfte aus Kraftfahrzeug-Motoren,
- ▷ daß eine nennenswerte Entgiftung der Auto-Abgase durch die von Bonn geplante Einführung von Katalysatoren für Neuwagen erst nach 1990 erreichbar ist – also dann, wenn es für den bereits zu einem Drittel geschädigten deutschen Wald wahrscheinlich zu spät ist.

Der Ruf nach einem Tempolimit als sofort wirksamer „Überlebenshilfe für

den Wald“ (Die Grünen) liegt da nahe – zumal unter Wissenschaftlern unumstritten ist, daß bei einer Erhöhung der Geschwindigkeit die Gefahren nicht nur für den Menschen, sondern auch für die Umwelt *überproportional* steigen: die Häufigkeit und Schwere von Verkehrsunfällen ebenso wie der Benzinverbrauch und der Ausstoß von Giftstoffen.

Die Menge der schädlichen Abgase, die einem Auto entweichen, kann sich verdoppeln, wenn das Tempo von 100 auf 130 gesteigert wird. Durch eine Höchstgeschwindigkeit von 100/80 Stundenkilometern ließe sich diversen Berechnungen zufolge der Stickoxid-Ausstoß westdeutscher Kraftfahrzeuge unverzüglich um jährlich 200 000 bis 300 000 Tonnen vermindern.

Daß sich durch eine Tempodrosselung die Emission der Waldgifte verringern



SPIEGEL-Titel 26/1979
Freie Fahrt, toter Wald

läßt, konnte im Hearing auch der Vertreter des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) nicht abstreiten. Der VDA begnügte sich damit, den durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung erzielten Umwelt-Effekt herunterzuspielen – auf eine Weise freilich, die unabhängige Wissenschaftler erboste. „Die Vertreter der Automobilindustrie“, urteilte der Hochschullehrer Klaus Traube von der TU Berlin, „arbeiten mit glatten Fälschungen.“

VDA-Geschäftsführer Peter von Manteuffel hatte in dem Hearing behauptet, das von Umweltextperten geforderte Tempo 100/80 verringere den jährlichen Ausstoß von insgesamt 1,4 Millionen Tonnen Stickoxiden aus Auspufftöpfen nicht um 200 000 bis 300 000, sondern lediglich um 70 000 Tonnen.

Zustande gekommen waren die VDA-Zahlen mit Hilfe eines „Berechnungstricks“ (Traube): Der Verband hatte zwei Eckwerte seiner Schadstoffkalkulation so niedrig angesetzt, daß bereits die

derzeitige Abgas-Emission aus Kraftwagen als relativ gering und folglich durch die Tempobegrenzung nur wenig reduzierbar erscheint.

Trick eins: Während alle befragten Sachverständigen von Berechnungen des TÜV Rheinland ausgingen, nach denen aus Autos durchschnittlich 3,55 Gramm Stickoxide pro Kilometer entweichen, wenn sie konstant 100 Stundenkilometer fahren, sprach Manteuffel von nur 2,38 Gramm Stickoxiden – das sei, so Manteuffel vor den Parlamentariern und zum SPIEGEL, „eine richtige Zahl“, die „auch vom TÜV“ stamme.

Am Freitag letzter Woche mußte sich der VDA-Mann korrigieren. Lediglich „die Formel, nach der die 2,38 Gramm errechnet wurden“, stamme vom TÜV, „gerechnet haben wir selber“.

Und wie. Die Zahlenakrobaten vom VDA ließen bei der Anwendung der TÜV-Formel einfach einen Faktor weglassen: jenen Wert, der die Verwandlung von Stickstoffmonoxid in Stickstoffdioxid berücksichtigt. Unter dem Strich standen – wohlberechnet – „falsche Zahlen“, so der Grünen-Abgeordnete Wolfgang Ehmke.

Trick zwei: Manteuffel ging von einer Durchschnittsgeschwindigkeit auf Autobahnen von nur 97 Stundenkilometern aus. Die übrigen Gutachter rechnen mit 110 bis 115 Sachen.

Allein blieb die Auto-Lobby auch mit ihrem Hilfsargument, ein Tempolimit führe zu erhöhtem Ausstoß von Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxid: Die anderen Experten erklärten, diese Werte blieben in etwa gleich. Kohlenmonoxid sei im übrigen für den Wald gar keine Gefahr, im Gegenteil: Das Zeug verwandele sich rasch in Kohlendioxid, das für alle Pflanzen lebensnotwendig ist.

Wer, außer dem Wald, von einem Tempolimit noch profitieren würde, kam im Innenausschuß gar nicht zur Sprache. In einem Papier, das Fritz Vahrenholt vom hessischen Umweltministerium für den Ausschuß-Vorsitzenden Axel Wernitz gefertigt hat, verweist der Autor auf die „gesundheitliche Beeinträchtigung des Menschen durch Stickstoffoxide“.

Tatsächlich können die Abgase laut Bonner Umwelt-Sachverständigenrat bereits in den in Städten üblichen Konzentrationen „eine erhöhte Häufigkeit von Atemwegserkrankungen“, vor allem bei Kindern, bewirken – ein Umstand, der auch diverse Eltern-Initiativen veranlaßt hat, die Forderungen der Waldschützer zu unterstützen (SPIEGEL-Titel 2/1984).

Hessens Ministerpräsident Holger Börner (SPD) will, falls in Bonn keine Tempobegrenzung beschlossen wird, die Schnelfahrer notfalls im Alleingang stoppen. Mit den Grünen hat Börner ausgehandelt, Hessen wenigstens beim Kampf gegen das Waldsterben wieder mal ganz nach vorn zu bringen: Auf den Autobahnen des Landes soll Tempo 100 vorgeschrieben werden. ♦