



Kranke Laubbäume, Autoverkehr in Deutschland: Nie zuvor sahen sich die Befürworter eines Tempolimits so dicht am Erfolg

Tempolimit: Taktik statt Taten

Ganz unversehens, von einem Gutachten des Berliner Umweltbundesamtes ausgelöst, kam die Debatte über die Regierung und die Auto-Industrie: Hilft Tempo 100, der Wald-Katastrophe Einhalt zu gebieten? Die Auto-

hersteller bezweifeln die Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung. Eine wachsende Zahl von Experten und Politikern aber empfiehlt die langsamere Fahrt – zumindest bis die meisten Autos entgiftet sind.

Der Bundeskanzler war stets ganz sicher: Unter seiner Regierung, versprach er noch vor drei Wochen, werde es kein Tempolimit geben. Entschlossen bestimmte Abgas-Experte Helmut Kohl im Kabinett die Richtlinien der Umweltpolitik: „Das bringt nichts, das machen wir nicht.“

Am Dienstagabend der vergangenen Woche beruhigte der Kanzler sein autovernarntes Volk nochmals im Fernsehen: „Der Durchbruch zu einer gesundheitsfreundlicheren Umwelt“, verkündete er seine frohe Botschaft, „erfolgt nicht über Tempolimits.“

In der folgenden Nacht müssen dem Bundeskanzler plötzlich Bedenken gekommen sein. Denn unter dem Vorsitz von Kohl beschloß das rechtsliberale Kabinett am Mittwochmorgen, mit viel Geld und wissenschaftlichem Sachverstand genau die Frage zu untersuchen, die Kohl seit langem mit einem klaren Nein beantwortet: ob durch Geschwindigkeitsbegrenzungen für Personewagen weiterer Schaden vom siechenden deutschen Wald abgewendet werden kann.

Der Dienstag und der Mittwoch waren auch für Umweltminister Friedrich Zimmermann eine Zeit des Zweifels. Nie hatte er in den vergangenen Monaten etwas von Geschwindigkeitsschranken

auf Autobahnen und Landstraßen wissen wollen. „Mit hundert auf der Autobahn zu fahren“, urteilte der forsche BMW-Pilot, „halte ich für ein verkehrswidriges Verhalten.“ Eine nennenswerte Verringerung des Giftausstoßes durch ein Tempolimit sei eine Illusion.

Nach Beschluß des Prüfauftrages aber wußte Zimmermann plötzlich, daß er nichts weiß. Erst wenn die neue, umfangreiche Verkehrs- und Abgasuntersuchung vorliege, sei „eine zuverlässige Aussage möglich, was Tempobeschränkungen bringen würden“.

Daß die Bonner Regierung so abrupt von angeblich gesicherten Erkenntnissen abrückt, ist in Wahrheit kein Ergebnis plötzlicher Einsicht. Vielmehr hat eine Mischung von umweltpolitischen Fehlhandlungen und Fehleinschätzungen, angereichert mit neuen Nachrichten über das Waldsterben und Möglichkeiten zur Abhilfe, den Kanzler zu jener „Hektischkeit“ gezwungen, die er gar nicht mag.

Bei den Kommunalwahlen in Nordrhein-Westfalen mußten die Koalitionspartner eine Schlappe hinnehmen, die Grünen dagegen triumphierten. Führende Christdemokraten und Liberale erklärten die Niederlage unter anderem mit dem schlechten Umweltimage der Bonner Regierung. Das Gezerre um das

Kraftwerk Buschhaus und die Unfähigkeit, schon von 1986 an abgasentgiftete Autos durchzusetzen, sind von den Wählern gewürdigt worden.

Helmut Kohl und seine Truppe hatten geglaubt, die Tempodiskussion mit ihren Beschlüssen zum Katalysator-Auto loszuwerden. Doch selbst die eigene Gefolgschaft erkannte rasch, daß diese Beschlüsse in der für den Wald entscheidenden Zeit bis 1989 nicht viel bringen.



Tempolimit-Symbol
Die Grünen lagen vorn



Umweltminister Zimmermann
Rasch die Spur gewechselt

In diese Situation platzte Anfang der Woche das Gutachten des Umweltbundesamtes (UBA) über die umweltschönenden Auswirkungen von Tempo 100 auf Autobahnen und Tempo 80 auf Landstraßen. Rund 18 Prozent jener Stickoxide, die aus bundesdeutschen Pkws quellen, so das Berliner Amt, ließen sich durch ein Tempolimit vom Wald abhalten.

Die Stickoxide stehen in hinreichendem Verdacht, den Wald auf zweierlei Art zu attackieren. Einmal tragen sie zur Säuerung des Regens bei. Zum anderen verwandelt sich der Stoff unter Einfluß des Sonnenlichts zu einem Smog, der die Blätter verätzt.

Zwar säten die Bonner Öffentlichkeitsarbeiter fleißig Zweifel an der



Tempolimit-Symbol
Die Regierenden säten Zweifel

EINSAME BUNDESREPUBLIK

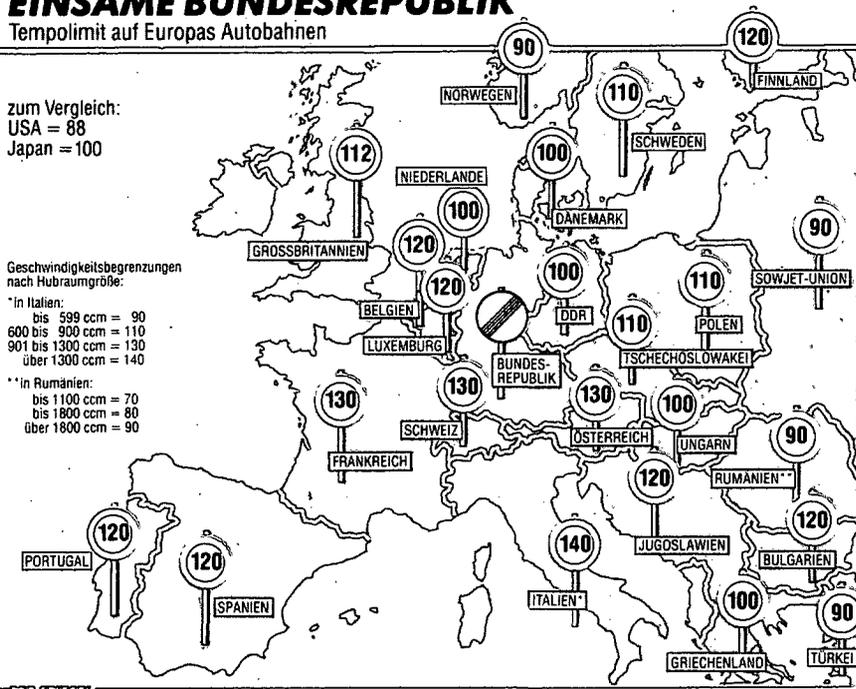
Tempolimit auf Europas Autobahnen

zum Vergleich:
USA = 88
Japan = 100

Geschwindigkeitsbegrenzungen
nach Hubraumgröße:

*in Italien:
bis 599 ccm = 90
600 bis 900 ccm = 110
901 bis 1300 ccm = 130
über 1300 ccm = 140

**in Rumänien:
bis 1100 ccm = 70
bis 1800 ccm = 80
über 1800 ccm = 90



Glaubwürdigkeit der Berliner Wissenschaftler. Die Chance, auf die schmerzliche Art, nämlich durch Langsamfahren, dem Wald zu helfen, sei äußerst zweifelhaft. Das Berliner Ergebnis beruhe auf wirklichkeitsfremden Rechenkunststücken theoretisierender Schreibtischtäter.

Doch die Botschaft kam nicht an: Aus den eigenen Reihen wurde Kanzler Kohl unter Druck gesetzt.

Bayerns CSU-Umweltminister Alfred Dick wertete eine Tempobegrenzung in deutlichem Gegensatz zum offiziellen Bonn als Soforthilfe für den Wald, CSU-Mittelständler verlangten europaweit Tempo 100, Teile der Union in Baden-Württemberg faßten entsprechende Beschlüsse für die Bundesrepublik, und selbst der Stuttgarter Ministerpräsident Lothar Späth wollte von einem Tempotabu nun nichts mehr wissen.

Als Landwirtschaftsminister Ignaz Kiechle Mitte der Woche auch noch bundesweite Waldschäden von weit über 40 Prozent meldete, reagierte die Bonner Ministerriege mit dem inzwischen gewohnten Durcheinander: Der Kanzler und sein Verkehrsminister Werner Dollinger blieben zunächst noch bei der alten Linie. Kiechle verlangte Tempoaufgaben für abgaspeidende Altautos, um den freiwilligen Kauf von Katalysatorwagen zu beschleunigen.

Zimmermann wechselte die Spur am raschesten und pries schon jenen Großversuch, von dem Dollinger zu dieser Zeit noch nichts wußte, der aber dann am nächsten Tag beschlossen wurde. Damit war die Einigkeit der Kohl-Mannschaft wiederhergestellt.

Doch nicht Sehnsucht nach Erkenntnis, sondern schiere Taktik führte zu der vermeintlichen Tat, die Tempostudie des

Umweltbundesamtes durch einen Obergutachter überprüfen zu lassen. Helmut Kohl und seinem Kabinett geht es nur um zwei Dinge:

- ▷ Zeit zu gewinnen, ohne dabei die Autoindustrie, begeisterte Schnellfahrer oder konservative Umweltfreunde zu verprellen;
- ▷ Argumente zu finden, die ein Tempolimit als unwirksam erscheinen lassen.

Zwar ist noch nicht klar, wie der Großversuch aussehen soll oder wer ihn macht. Eines aber wußte der Minister Dollinger schon im Kabinett: daß der Versuch sehr schwierig sei und lange dauern werde.

Etwas anderes weiß er auch, aber das sagte er nicht: daß die Rechnung des Umweltbundesamtes zwar mit Unsicherheiten behaftet ist, die grundsätzliche Aussage aber selbst von der Automobilindustrie nicht in Frage gestellt wird. UBA-Experte Rudolf Petersen: „Die grundsätzliche Aussage ist eben eine Emissionsminderung in dieser Größenordnung.“

Wie wenig die Minister ihre künftigen Entscheidungen von dem Ergebnis des Großversuchs abhängig machen, kaschierte die Bonner Führungsriege kärglich. CDU-Generalsekretär Heiner Geißler war zwar nicht im Kabinett, wußte den Beschluß aber vor Parteifreunden präzise zu deuten: Der Prüfauftrag habe „nicht das Ziel, eine Tempogrenze einzuziehen“, sondern den Beweis zu führen, daß sie überflüssig sei. Er persönlich halte eine Geschwindigkeitsbegrenzung für „Blödsinn“, sagte Geißler, fügte dann aber pflichtgemäß hinzu: „Es sei denn, durch die Untersuchung werde ich eines Besseren belehrt.“

Wirtschaftsminister Martin Bangemann (FDP) beschwor Arbeitsplatzver-

luste und Exporteinbußen und sagte nein zum Tempolimit, „ehe nicht genau ermittelt ist, wie sich Autoabgase auf das Waldsterben auswirken“.

Bangemann spielt die Rolle als Bremser in Sachen Umweltschutz inzwischen ebenso perfekt wie sein Vorgänger Otto Graf Lambsdorff. Eine letzte Genauigkeit über die Ursachen des Waldsterbens wird sich vermutlich erst dann feststellen lassen, wenn der Wald lange verschwunden ist.

Führende Koalitionspolitiker wie Zimmermann oder der FDP-Generalsekretär Helmut Haussmann räumen immerhin ein, eine Geschwindigkeitsbegrenzung könne vielleicht helfen, um begeisterte Schnellfahrer rascher zum freiwilligen Wechsel zum Katalysator-Auto zu bewegen. Kohls Regierungssprecher Peter Boenisch gewann aus der Kabinettsitzung den Eindruck, daß die gesamte Runde so denke.

deutlich über 160 seit Jahren an Enten und Fiats vorbei.

Es war, wieder einmal, eine Woche der Grünen, denen noch ein glücklicher Zufall half.

Schon vor einem Jahr hatte die Umweltpartei Tempo 100 verlangt. Seit Oktober 1983 schmorte die Forderung, ordentlich als parlamentarischer Antrag formuliert, im Innenausschuß des Bönner Parlaments. Ausgerechnet am vergangenen Donnerstag sollte im Bundestag über den Antrag abgestimmt werden.

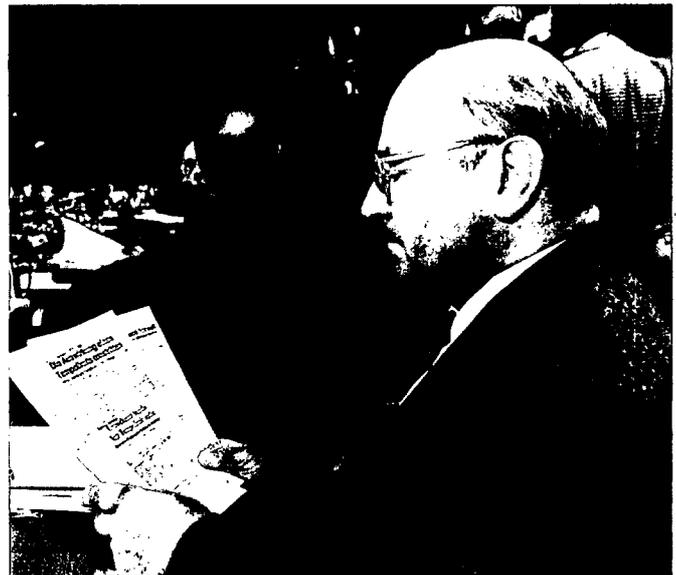
Genüßlich verlangten die Grünen nach namentlicher Abstimmung, um den Reiß im Regierungslager vorzuführen. Die Fraktionsmanager der Koalition hatten alle Hände voll zu tun, den Plan der grünen Quälgeister zu vereiteln.

CDU/CSU-Fraktionsgeschäftsführer Wolfgang Schäuble wollte die Abstimmung verhindern und warb daher bei

Zur Abstimmung am vergangenen Donnerstag brachte der grüne Abgeordnete Wolfgang Ehmke zwei mickrige Rotbuchenzweige mit in das Plenum. Auf das Murren im Regierungslager erklärte Ehmke, daß der amtierende SPD-Bundestagspräsident Heinz Westphal die „eingeschränkte Demonstration“ genehmigt habe. Dann überreichte der grüne Abgeordnete jeweils einen der Zweige an Zimmermann und Dollinger. Der Innenminister pfefferte das Geschenk zornig hinter die Regierungsbank; sein Kollege warf den Zweig vor die Bank.

Die Szene machte deutlich, wer in der Tempolimit-Diskussion in Bonn den Ton angibt: Hinter den Grünen waren die Sozialdemokraten zunächst nur scheinhaft auszumachen.

Der nordrhein-westfälische SPD-Ministerpräsident Johannes Rau hatte noch Anfang September mit Blick auf seine Kommunalwahlen eine SPD-Entscheidung



Tempostopp-Gegner Dollinger, Tempostopp-Befürworter Kiechle*: Wirrarr in der Regierung

Die Impression des Kohl-Sprechers verdeutlicht den Wirrarr in der Regierung: Für die Entscheidung, das Tempolimit als Druckmittel gegen Umweltmüffel einzusetzen, ist die Verminderung des Giftausstoßes bedeutungslos. Das zu vergebende Obergutachten wäre also lediglich eine Verschwendung von Steuer-geld.

Wie kunterbunt die Argumente im Regierungslager durcheinanderpurzeln, belegt auch das Beispiel Friedrich Zimmermanns. Einerseits liebäugelte der Innenminister mit der Idee, durch ein gespaltenes Tempolimit die Besitzer von Altautos zu einem Katalysator-Auto zu überreden.

Andererseits veralberte er den Kollegen Kiechle, als der genau diesen Vorschlag machte. Diese Idee sei ein „außerordentlicher Beitrag zum sozialen Frieden“ in diesem Lande. Dabei brausen er und seine Kollegen aus Politik und Wirtschaft mit Geschwindigkeiten von

seiner grünen Kollegin Christa Nickels um Zustimmung zu weiteren Untersuchungen. Eine Bestätigung der UBA-Studie durch ein Obergutachten, so Schäuble, könne die spätere Durchsetzung des Tempolimits fördern.

Schäuble hatte in seinem südbadischen CDU-Bezirk bereits für ein Tempolimit gestimmt, wußte aber genau, wie wenig Chancen der Plan bei seinen Freunden in Bonn hat. Der CDU-Kollege tat Christa Nickels fast leid: „Das war dem Mann richtig ein Anliegen.“

Die Grüne blieb dennoch hart, auf die weiche Tour kam Schäuble nicht durch. Eine Abstimmung konnten die Rechtsliberalen am Ende nur vermeiden, indem sie ihre Mehrheit nutzten und den Antrag zurück in den Innenausschuß schoben.

* Am vorigen Mittwoch im Kabinett, bei der Lektüre von Zeitungsmeldungen über die Tempodebatte.

pro Tempolimit verhindert. Selbst am Dienstagmorgen blockte der SPD-Fraktionsvorstand in Bonn einen neuen Vorstoß der Befürworter mit 13 zu 13 Stimmen ab. Doch in der Gesamtfraktion war die Stimmung ganz anders.

Als schließlich auch Johannes Rau per Telefon seinen Segen gab, waren die SPD-Umweltschützer, vor Wochen noch hoffnungslos abgeschlagen, plötzlich am Ziel. Die SPD reihte sich hinter die Grünen ein und forderte nun für vier Jahre – bis dahin soll die Zahl der Katalysator-Autos groß genug geworden sein – Tempo 100 auf Autobahnen und Tempo 80 auf Landstraßen.

Wie die Sozialdemokraten, wenn auch aus anderem Grund, wirkte die deutsche Autoindustrie an der aufbrausenden Tempodebatte ungewöhnlich zurückhaltend mit. Der Grund: Als das UBA-Gutachten bekanntwurde, zelebrierten die Automanager auf dem Pariser Auto-

mobil-Salon ihre Schau von Kraft und Herrlichkeit (siehe Seite 274).

Derart weit vom Schuß, hatte die Autolobby Mühe, die öffentliche Debatte in die gewünschte Bahn zu lenken. Die Stallwachen aus den deutschen Konzernzentralen meldeten nach Paris, daß selbst in bislang linientreuen Zeitungen vorsichtig nach einem Tempolimit verlangt wurde. In den ARD-„Tagesthemmen“ forderte der konservative Wolf Feller ohne jede Umschweife Tempo 100 für nicht entgiftete Autos.

Die Nervosität in der Autobranche entlud sich in einem ungewöhnlichen Streit zwischen dem Audi-Chef Wolfgang Habel und dem Opel-Vorstandsmitglied Hans Wilhelm Gäb. Der Audi-Mann warf Ford und Opel vor, sie seien schuld daran, daß sich die Einführung des Katalysators verzögere. Nur weil die beiden deutschen US-Tochterfirmen den Katalysator-Einbau bis 1986 nicht schaffen würden, hätten die anderen Autofirmen auf einen späteren Termin gedrängt.

Gäb fand die Attacke „absurd und falsch“ und gab den Vorwurf zurück: Der wahre Bremser sei Habbels Konzernchef, der VW-Vorstandsvorsitzer Carl Hahn.

Habel wie Gäb haben recht: Aus Angst vor der japanischen Konkurrenz, deren Preisvorsprung durch den Katalysator noch wachsen dürfte, hatten Opel, Ford und VW gemeinsam Druck auf Bonn ausgeübt.

Dem Gruppendruck der drei beugte sich seinerzeit auch BMW-Chef Eberhard von Kuenheim. Zunächst hatte er Zimmermanns Katalysator-Vorstoß bereitwillig aufgegriffen.

Eine Minderheit unter den Automanagern wollte von Kuenheim beim Weg an die Spitze der Bewegung folgen. Sie sah die werbewirksame Chance, den Autos das Image als Umweltverschmutzer zu nehmen. Schon damals ahnte mancher vorausschauende Automanager überdies, daß ohne schnelle Katalysator-Einführung eine neue Tempodebatte aufkommen würde.

Doch am Ende knickte die Minderheit um von Kuenheim ein. Im Verband der Automobilindustrie setzten sich die Strategen vom alten Schlag durch. Ihre Devise: Erst mal alles hinauszögern, gegen das Tempolimit hilft notfalls der Kanzler Kohl.

Doch die Strategie geriet jetzt ins Wanken: Die Beschleunigung des Waldsterbens heizte die Diskussion an, und Teile der CDU setzten Kohl unter Druck.

Noch nie zuvor sahen sich die Befürworter eines Tempolimits so dicht am Erfolg wie jetzt, da der Gedanke sich breit macht, eine Langsamfahrt könnte dem Wald guttun.

Zu Beginn der sechziger Jahre scheiterte der CDU-Verkehrsminister Hans-Christoph Seeböhm mit dem Versuch,



Fichten im Labortest*: Horrormeldungen über den sterbenden Wald

ein Tempolimit aus Sicherheitsgründen durchzudrücken. Seeböhm kam nicht gegen die Verdrängungskünste der Bundesbürger an: Die Toten waren schließlich immer die anderen; das individuelle Schicksal konnte die kollektive Freude am Bleißfuß nicht trüben.

Die Tempostopp-Debatte der siebziger Jahre setzte den Propagandisten der freien Fahrt schon gefährlicher zu. Als das Benzin im Gefolge der Ölkrise knapp und teuer wurde, drohte die Stimmung zu kippen. Nachbarländer wie Holland, Dänemark oder Frankreich verfügten ein Tempolimit. Doch die regierenden Sozialdemokraten trauten sich nicht. Meinungsumfragen zeigten, wie unpopulär das Tempolimit war, bedächtige Autofahrer als Schnecken karikiert wurden. Die Industrie sah ihre Wettbewerbsfähigkeit auf den Exportmärkten gefährdet, falls der Dauerrenntest auf den Autobahnen behindert würde.

Die Autotechniker versprachen, den Spritverbrauch durch technische Verbesserungen herabzudrücken. Und sie taten es auch. Der geballte Erfindergeist der Automobilingenieure stürzte sich auf das neue Problem. Bald konnte die Kundschaft unter den diversen Sparmodellen sämtlicher Automobilfirmen wählen.

* In der Essener Landesanstalt für Immissionsschutz werden die Bäumchen mit künstlichem sauren Regen besprüht.

Bunte Autoaufkleber („Ich bin Energiesparer“) zeigten scheinbar den neuen Trend auf.

Doch in Wahrheit passierte etwas anderes. Als das Öl wieder reichlich floß, schwenkten die Autobauer – zunächst in aller Stille, dann auch in der Werbung immer forscher – auf Rennkurs. Angestachelt vor allem vom Erfolg der neuen Audis, die dem Kunden unverhohlenen Kraft und Schnelligkeit offerierten, zogen die anderen Firmen nach. Immer größere Motoren, immer mehr PS und immer schneller hieß die Devise.

Inzwischen führen alle Hersteller von Autos der unteren Mittelklasse aufgemotzte Versionen im Verkaufsprogramm, die an die 200 Sachen machen.

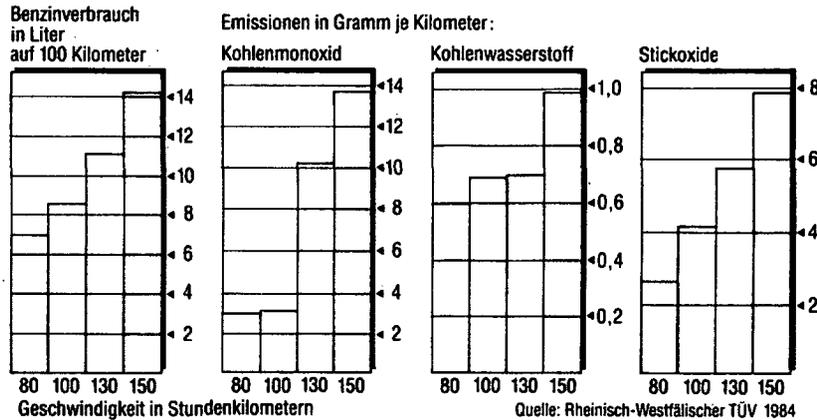
Getrieben von den kleinen, ermöglichen große Autos inzwischen Geschwindigkeiten, die vor wenigen Jahren manchen Rennwagen auf die rechte Spur gezwungen hätten.

Ein Testbericht über einen BMW namens M 535i in der Zeitschrift „Auto, Motor und Sport“ wertet die Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h als jene Marke, „die für schnelle Limousinen heutzutage offenbar einen obligatorischen Sollwert darstellt“.

Noch 1970 fuhren 70 Prozent der deutschen Autofahrer in einem Auto, das gerade 50 PS stark war. 1982 gaben sich nur noch knapp 30 Prozent mit einem derart bescheidenen Antrieb zufried-

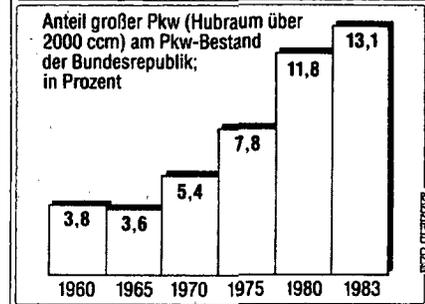
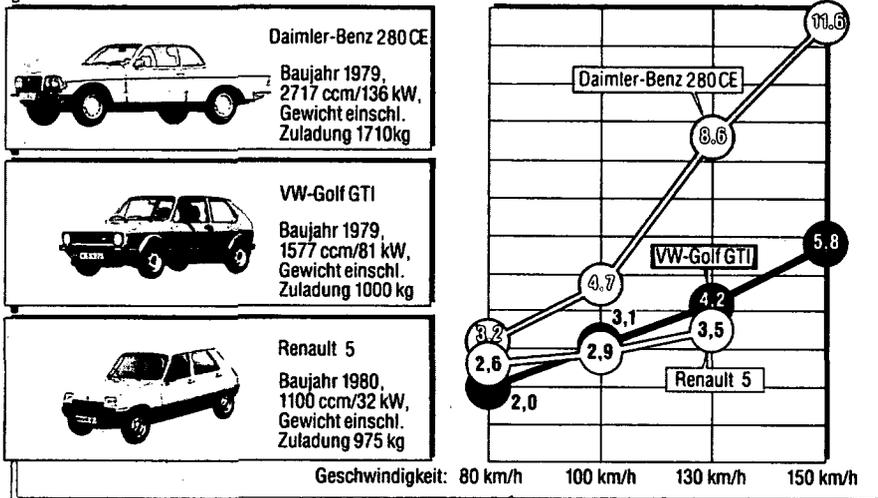
SCHNELLER = MEHR GIFT

Kraftstoffverbrauch und Schadstoff-Emissionen von Pkw mit Otto-Motoren bei konstanten Geschwindigkeiten (Mittelwerte für 20 Fahrzeuge)



SCHWERER = MEHR GIFT

Vergleich der Stickoxid-Emissionen (NO_x) von Pkw bei Konstantfahrt in verschiedenen Geschwindigkeiten; Angaben in Gramm je Kilometer, Messungen des TÜV/Rheinland-Westfalen



Zum einen gibt es inzwischen mehr Autos als damals. Aber auch der durchschnittliche Spritverbrauch pro Fahrzeug stieg über ein Jahrzehnt und liegt seit 1980 konstant bei knapp elf Liter.

Wenn der Spritverbrauch steigt, nehmen die Schadstoffe im Abgas zu. Diese Erkenntnis drang spätestens im Herbst vergangenen Jahres auch nach Bonn. Bei einem Innenausschuß-Hearing zum Waldsterben rechnete der Heidelberger Abgas-Experte Ulrich Höpfner den Politikern vor, daß der Stickoxid-Ausstoß der Autos, der seit Beginn der siebziger Jahre verdoppelt wurde, mit einem Tempolimit durchaus zu verringern sei.

Schon zehn Tage später präsentierte der Verband der Automobilindustrie (VDA) eine Studie, die der Mercedes-Techniker Hans-Josef Hepp verfaßt hatte. Tenor: Bei einem Tempostopp würden zwar die Stickoxide geringfügig sinken. Aber die für den Menschen gefährlichen Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxide würden bei langsamer Fahrt sogar zunehmen. Das war, und blieb, für ein Jahr der offizielle Bonner Stand-

punkt. „Die Bundesrepublik betreibt keine Politik Wald gesund, Mensch tot“, beschied Verkehrs-Staatssekretär Dieter Schulte eine Anfrage der CSU-Abgeordneten Michaela Geiger.

Da die Grünen im Lichte von Höpfners Rechnungen sofort die Einführung eines Tempolimits von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen verlangten, lud der Innenausschuß im Februar dieses Jahres eine erweiterte Expertenschar zur Anhörung.

Bei dem Hearing reihte sich auch das Umweltbundesamt ein. Von der einen Million Tonnen Stickoxid (siehe Graphiken Seiten 26 und 28), die im letzten Jahr aus den bundesdeutschen Pkw quollen, ließen sich nach dem Urteil der Berliner Gutachter 170 000 Tonnen durch ein Tempolimit vermeiden.

Erheblich niedrigere Zahlen präsentierte allein der VDA. Noch während des Hearings allerdings stellte sich heraus, daß die Automobil-Abgesandten mit falschen Zahlen gerechnet hatten.

Im Verlauf des Frühsommers bestätigten neue Untersuchungen vom TÜV in Essen und von der TU Berlin in der Tendenz die Angaben des Umweltbundesamtes. Inzwischen war auch eine Schweizer Untersuchung zu ähnlichen Ergebnissen gekommen.

Das Bonner Innenministerium hatte das Berliner Umweltamt inzwischen um ein Gutachten gebeten, um im Mai auf einer Konferenz der Länder-Umweltminister eine Zahlengrundlage vorweisen zu können. Das Papier traf rechtzeitig ein – und verschwand gleich wieder.

Es paßte nicht in die Bonner Linie. Die Berliner waren nun schon bei 185 000 Tonnen Ersparnis angelangt. Die Auftraggeber aus der Bundeshauptstadt reichten die unangenehme Studie mit der Bitte um nochmalige Bearbeitung zurück. Auf der Umweltministerkonferenz vertrösteten Zimmermanns Abgesandte die Länderkollegen damit, daß in Berlin noch gerechnet werde.

Inzwischen tauchte die Studie des Mercedes-Technikers Hepp, die im Herbst zuvor schon der Automobil-Verband vorgelegt hatte, wieder auf. Diesmal legte Mercedes das gleiche Papier selbst vor. Die Daimler-Techniker blieben dabei: Die Rechenmethoden aller anderen Wissenschaftler seien fragwürdig; im übrigen könnte ein Tempolimit die Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid vermehren.

Das Daimler-Gutachten blieb das einzige, das gegen ein Tempolimit argumentiert. Forscher vom Heidelberger Ifeu-Institut rechneten die Auswirkungen des Tempostopps mit neuen Daten erstmalig in einem Computer-Modell durch. Ergebnis: Ein Tempolimit könne den Stickoxid-Ausstoß um bis zu 270 000 Tonnen drücken.

In der vorletzten Woche schließlich widersprach Bayerns Umweltminister Alfred Dick (CSU) dem zentralen Punkt der Mercedes-Studie, der bis dahin

den. Ein Drittel der Bundesbürger gebietet inzwischen über 80 PS und mehr unter der Motorhaube. Zu Beginn der 70er Jahre waren es zehn Prozent.

So tüchtig die Ingenieure den Benzinverbrauch der einzelnen Autos herabdrückten: Der Trend zur Übermotorisierung hat die Spareffekte längst plattgewalzt. „Ein Fahrer, der noch 1973 etwa einen kleinen BMW 1802 fuhr, heute aber zum großen 520i aufgestiegen ist“, heißt es im Szenario Autoverkehr 2000 der TU Berlin, „verbraucht mehr Treibstoff als früher.“

Seit 1970 ist der Kraftstoffverbrauch aller Pkws um 60 Prozent gestiegen.

Bonnens Verkehrsminister Werner Dollinger wie dem Automobil-Verband als Wall gegen die Tempolimit-Diskussion gedient hatte. Die bayrische Landesregierung und der Rheinisch-Westfälische TÜV, so Dick, hätten festgestellt, daß der Stickoxid-Minderung bei Tempo 100 keine erhebliche Erhöhung der Kohlenwasserstoffe und des Kohlenmonoxids gegenüberstehe.

Das Bonner Innenministerium freilich klammerte sich immer noch an die bequeme, aber falsche Mercedes-These.

Als in Bonn das jüngste Gutachten des Umweltbundesamts eintraf, distanzierten sich Zimmermanns Beamte indirekt von dem Berliner Papier. Als sie eine Kopie des Gutachtens an die Länder verschickten, legten sie vorsorglich noch einmal ein Exemplar des Mercedes-Papiers bei. Der Grund liegt auf der Hand: Das Berliner Gutachten besagt, daß Kohlenwasserstoffe wie Kohlenmonoxid bei einem Tempolimit abnehmen.

Nach dem grünen Wahlerfolg bei den NRW-Kommunalwahlen und nach den neuesten Horrormeldungen aus dem sterbenden Wald traf das Berliner Gutachten die Bonner Politiker am Nerv. Die lebhafteste öffentliche Debatte machte unversehens klar, daß die Kohl-Regierung mit ihrem verschobenen Katalysator-Termin die Umweltsorgen der Bürger verstärkt hatte.

Vor allem in Baden-Württembergs CDU wuchs die Zahl der Tempostopp-Befürworter. Bürgerliche Wählerschichten wie die Waldbesitzerverbände oder der Deutsche Forstverein hatten schon zuvor Tempo 100 für den Wald verlangt. Jetzt meldeten sich auch gemeinhin friedfertige Parteifreunde von der CDU-Mittelstandsvereinigung und forderten, im Gleichklang mit den Grünen, eine Tempobegrenzung.

Die Anhänger der freien Fahrt hatten bald ihre Stimme wiedergefunden. Angesichts der schwankenden Bonner Regierung erregte sich Opel-Vorstand Hans Wilhelm Gäb: „Eine Regierung mit stabiler parlamentarischer Mehrheit läßt sich jagen wie ein Hase und scheint sogar versucht, die bisher erfolgreichste Industrie des Landes aufzugeben und damit neue Arbeitslose in Kauf zu nehmen.“

BMW-Chef Eberhard von Kuenheim sah die Bundesrepublik „zu einem Land der Kriechkolonnen oder der notorischen Gesetzesübertreter“ mutieren. Der Mercedes-Sprecher Bernd Gottschalk blieb dabei, daß auch die neue Studie des Umweltbundesamts nicht stichhaltig sei: „Wir wissen einfach zu wenig.“ Der Porsche-Entwicklungschef Helmut Flegl hielt die Studie zwar für „durchaus glaubhaft und seriös“, zweifelte aber daran, daß eine wirkliche Kontrolle des Tempolimits möglich sei.

Dabei wird übersehen, daß die Ingenieure des Berliner Amtes gar nicht von einem gesetzestreuem Autovolk ausgegangen waren. Das Umweltamt hatte bei

seinen Berechnungen zugrunde gelegt, daß nur 70 Prozent der Deutschen sich an ein Tempolimit halten.

So oft im übrigen das Argument von der schwierigen Überwachung in die Debatte geworfen wurde: Niemand dachte daran, die sonst so gern als vorbildlich gelobten Japaner als Beispiel heranzuziehen.

In dem fernöstlichen Autoland geht die Regierung gegen Temposünder rigide vor. Wer 130 statt der vorgeschriebenen 100 Stundenkilometer fährt, bekommt den Führerschein entzogen. Zur Erinnerung an das Tempolimit ist in jedem Auto eine Klingel installiert, die nur sehr schwer auszubauen ist und die von 100 km/h an ein eindringliches „Ding-Ding“ von sich gibt.



Abgastest in der Werkstatt: Mit Tempolimit weniger Stickoxid

Die Qualität der Einwände gegen das Tempolimit bestätigte die Psychologengewissenheit, daß Autofahren nicht allein mit der Fortbewegung, sondern mit tieferen Wünschen zu tun hat. Indem der Tritt aufs Gaspedal die eigenen Körperkräfte vergrößert, so der in Rom ansässige Soziologe Wolfgang Sachs, „bringen die Motorenkräfte auch die Ich-Gefühle auf Touren“.

Das bedrängte Ich wehrte sich mit Argumenten, bei denen jedes physikalische Verständnis ausgeblendet wird: „Wenn ich schnell fahre“, heißt es da, „bin ich schnell von der Straße und mache weniger Dreck.“ Der Einwand übersieht: Die Berechnungen der Wissenschaftler messen nicht den Druck pro Zeiteinheit, sondern pro gefahrenen Kilometer; und allein auf den kommt es an. „Sonst wäre“, so Chemiker Höpfner, „der Bundeswehrjet Tornado das sauberste Fortbewegungsmittel.“

Unausrottbar, so scheint es, hat sich bei Schnellfahrern die Idee festgesetzt, daß der Auswurf ja vor allem von den kleinen Autos stammt, die bei 130 etwa mit Vollgas fahren müssen. Große Autos, so der Umkehrschluß, die dieses Tempo mit niedrigerer Drehzahl schaffen, wären sauberer und würden zu Unrecht mit einem Tempolimit bestraft.

Messungen des TÜV Essen belegen das Gegenteil. Der Grund: Eine entscheidende Rolle beim Ausstoß der Stickoxide spielt das Gewicht, das der Motor fortbewegen muß.

Das Bonner Verkehrsministerium, aber auch Automanager wiederholten den Vorwurf, daß ein Tempolimit zu Staus auf den Autobahnen führe. Vergessen waren offenkundig die Verkehrs-

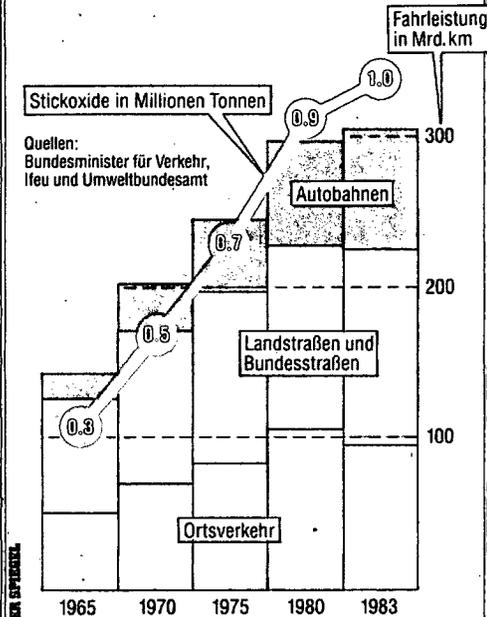
flußtheorien, die Studenten der Verkehrswissenschaft in den Anfangssemestern vermittelt werden: Danach fließt der Verkehr auf Autobahnen zwischen Tempo 80 und Tempo 100 am besten; neben der Geschwindigkeit ist der Verkehrsfluß vor allem vom Abstand der Autos zueinander abhängig.

Sogar der Verkehrspapst der Autoindustrie, Gerd Steierwald, gab vor dem Bundestag zu Protokoll: „Durch eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung geht wegen der Harmonisierung des Verkehrsflusses auch die Gefahr eines Zusammenbruchs zurück.“ Im Klartext: Bei Tempo 100 gibt es weniger Stau.

Auf den ersten Blick beeindruckend scheint der Einwand, daß schließlich nur noch auf 1,5 Prozent aller bundesdeutschen Straßen, nämlich den Autobahnen, ohne Geschwindigkeitsbegrenzung gefahren werden darf, mithin das Tem-

1983: EINE MILLION TONNEN

Jährliche Stickoxid-Emission und Fahrleistungen im Pkw-Verkehr der Bundesrepublik



Stickoxid-Emission in der Bundesrepublik 1983 insgesamt 3,1 Millionen Tonnen, davon:

Pkw	Lkw	Übriger Verkehr	Industrie und Haushalt
1 Mill.	0,5 Mill.	0,2 Mill.	1,4 Mill.

polimit kaum greife. Doch genau auf diese wenigen Straßen-Prozente konzentriert sich fast ein Viertel des bundesdeutschen Autoverkehrs mit zunehmender Tendenz. Von den Stickoxiden, denen das Tempolimit gilt, quellen sogar 40 Prozent auf den Autobahnen aus den Autos.

Auf Kritik stieß auch ein alter Plan der hessischen SPD, Tempo 100 für nicht entgiftete Autos und 130 für Katalysator-Fahrzeuge einzuführen. Verschiedene Geschwindigkeiten, hieß es, würden den Verkehrsfluß durcheinanderbringen. Vergessen war die Zeit, als im Winter Spikes-Fahrer mit Tempo 100 und normalbesohlte Autos gemeinsam am Verkehr teilnahmen, ohne daß es zum Durcheinander kam.

Schon auf dem Rückzug argumentieren Tempofans, daß die Minderung der Stickoxide durch ein Tempolimit für Pkws vergleichsweise gering sei. Nur fünf bis sechs Prozent aller von Menschen verursachten Stickoxide ließen sich pro Jahr vermeiden.

Gemessen an den Katalysator-Plänen der Regierung hingegen wäre das ein beträchtlicher Erfolg. Zum Vergleich: Nach dem Bonner Zeitplan würden die Katalysatoren 1990 nicht einmal vier Prozent der Pkw-Stickoxide absorbieren.

Es war schließlich nur eine Frage der Zeit, bis die Autoindustrie, offenkundig in Argumentationsnotstand geraten, ihr probates Dauerargument gegen Tempobegrenzung hervorkramen würde. Das Limit, so etwa Opel-Vorstand Gäb, bedeute einen „tödlichen Schlag gegen die

Wettbewerbsfähigkeit“ der deutschen Autoindustrie. Deutschlands Autobauer lebten schließlich von „ihrem Image der Dauerhaltbarkeit und Belastbarkeit unter höchster Beanspruchung“.

Daß BMW, Mercedes und Porsche in Amerika, wo Tempo 80 Pflicht ist, erstklassige Geschäfte machen, lassen die deutschen Automanager nicht gelten. Den Kunden dort reiche schon das Gefühl, schnell fahren zu können.

Für die Japaner allerdings ist die Ängstlichkeit der deutschen Autobauer nur mit ihrem Mangel an geistiger Beweglichkeit zu erklären. Ichiro Maeda, Topmanager bei Mazda, fand vergangene Woche, das Problem der Deutschen sei nur „eine Frage der Marketing-Strategie“. Die Deutschen müßten im Ausland eben mit der Spurtkraft, mit luxuriöser Verarbeitung und mit dem Komfort für ihre Autos werben.

Die Ratschläge aus Japan sind überflüssig. Mit dem hinhaltenden Großversuch, den das Kohl-Kabinett letzten Mittwoch beschloß, dürfte das Tempolimit erst einmal vom Tisch sein, auch wenn nach Ansicht von Befürwortern des Tempostopps keine neuen Ergebnisse zu erwarten sind.

Zimmermanns Ankündigung, daß nun endlich mit einer Vielzahl von Autos praxisnahe Tests unternommen würden, klingt besser, als sie ist. Abgasexperten will nicht einleuchten, daß übereinstimmende Tests an jeweils 50 Autos in Holland und in der Schweiz sowie von 20 Wagen beim Essener TÜV noch der Ergänzung bedürfen. Die ersten Ergebnisse einer noch laufenden Untersuchung beim Kölner TÜV bestätigen die bekannten Resultate nur noch ein weiteres Mal.

Auch in der Autoindustrie selbst haben Praxis-Tests die These untermauert,

daß ein Tempolimit die Stickoxide herabdrücken würde.

Bei Audi starteten kürzlich sechs verschiedene Fahrer mit Audi 80 gleichen Typs zu einer Versuchsfahrt über 111 Kilometer, davon 22 Kilometer auf der Autobahn. Das Ergebnis der Autobahnfahrt war eindeutig: Der Schnellste der sechs fuhr einen Schnitt von 136 Kilometer pro Stunde und pustete fast 40 Prozent mehr Stickoxide sowie 19 Prozent mehr Kohlenwasserstoffe in die Luft als der langsamste, der mit einem Stundenmittel von 102 km/h über die Strecke kam.

Eines wird der Großversuch auf jeden Fall bewirken: Mit jedem Monat, der verstreicht, werden 15 000 Tonnen Stickoxid aus den Auspuffen quellen – Gifte, die ein Sofort-Tempolimit verhindern würde.

Mit Recht verweisen die Freunde der freien Fahrt darauf, daß jene Stickoxide, die von Personewagen ausgestoßen werden, nur ein Teil des Umwelt-Drecks sind; daß Industrieschlote, Kraftwerke und Lastwagen nicht minder zum Waldsterben beitragen.

Nur: Die Wende in der Umweltpolitik läßt sich nicht mit einem einzigen, genialen Wurf schaffen; dazu gehören viele Teil-Entscheidungen. Solange der Verweis auf die anderen Dreckschleudern die jeweiligen Verursacher vor Sanktionen bewahrt, solange werden Fauna und Flora mit immer mehr Schmutz überschüttet.

Im übrigen: Kein anderer Eingriff könnte der Natur so schnell helfen wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung.

Falls der CDU-Fraktionsvorsitzende Alfred Dregger sein Wort vom „nationalen Notstand“ ernst meint, hat die Bonner Regierung keine Wahl.

