

SPIEGEL, *Titel*

Neue Glaubenskrisen ums Tempo-Limit

Wird die letzte freie Rennstrecke der Welt geschlossen? Bundeskanzler Schmidt will den Deutschen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf ihren Autobahnen verord-

nen, um sie „psychologisch aufs Sparen einzustellen“. Bonn steht unter dem Druck der anderen Industriestaaten, die konkrete Aktionen beim Energiesparen verlangen.

Verkehrsminister Kurt Gscheidle bewies einmal mehr, daß politisches Feingefühl nicht so leicht zu erlernen ist.

Während rund um den Globus die Regierenden der Industriestaaten übers Energiesparen beratschlagten und ihre Bürger mit Sparbeschlüssen schockierten, verkündete der Schwabe Gscheidle: „Es gibt für mich überhaupt keinen aktuellen Anlaß, über ein Tempolimit nachzudenken.“

Und damit auch wirklich kein Bundesbürger glaubt, die freie Fahrt würde gebremst, fügte der oberste Verkehrsenker ganz grundsätzlich hinzu: „Ich halte nichts von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen.“

Gscheidles Worte, als „Bild“-Interview millionenfach unter deutsche Volk gebracht, störten einen Bundeskanzler auf, der sich gerade auf zwei schwierige Konferenzen vorbereitete: den EG-Gipfel in Straßburg und den Weltgipfel in Tokio.

Im Elsaßischen wie in Japan würde es, das galt als abgemacht, vornehmlich um den weltweiten Mangel an Mineralöl gehen. Und spätestens in Tokio würden dem deutschen Kanzler höchst unangenehme Fragen gestellt werden.

Denn die Mark-starken Bundesdeutschen verbrauchen den raren Stoff Erdöl nach wie vor so ungehemmt, als ob es keinerlei Verknappung gäbe, als ob die in der Internationalen Energieagentur vereinten Industriestaaten nie beschlossen hätten, in diesem Jahr fünf Prozent Öl einzusparen.

Besonders provozierend wirkt es auf die Nachbarn der Deutschen, daß außer der Tschechoslowakei, die nicht einmal 300 Autobahnkilometer besitzt, kein Land der Welt mehr seinen Auto-



Autofahrer Schmidt: Vermisst Bonn den Spaß am Auto?

fahren die freie Tempowahl läßt. Unvermeidlich erscheint es da, daß die letzte freie Rennstrecke der Welt geschlossen wird, daß Bonn im Sommer oder spätestens im Herbst seinen Bürgern Geschwindigkeitslimits auf den rund 7000 Autobahn-Kilometern zwischen Kiel und Kiefernfeldern vorschreiben wird.

Eine Vorentscheidung könnte schon in Tokio fallen. Washington und Paris werden dort, so die jüngsten Frühwarnungen aus dem Auswärtigen Amt, verbindliche Unterschriften unter ein Quotensystem verlangen. Es sieht vor, daß künftig jedes Industrieland nur noch einen bestimmten Prozentsatz aus dem internationalen Ölbottich schöpfen darf.

Der deutsche Kanzler möchte diese globale Planwirtschaft mit einem Gegenangebot verhindern: Er will vage versprechen, in Bundes-Deutschland ein Tempolimit zu verordnen, und die Absicht verkünden, in deutschen Ländern zukünftig auch die Sommerzeit einzuführen.

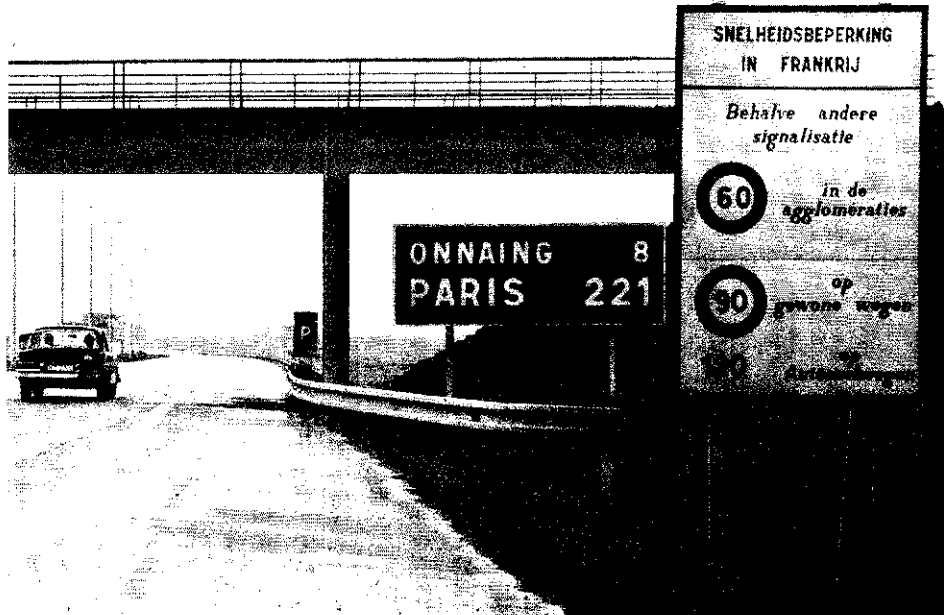
Von all dem wußte des Kanzlers Verkehrsminister nichts, als er die Deutschen beruhigte. Er wußte offenbar auch nicht, daß Schmidt, ganz im Gegensatz zu Gscheidles Kalmierungsstrategie, die 23 Millionen Autofahrer der Republik langsam mit dem Unvermeidlichen vertraut machen will, daß schon am 2. Juli bei einer Energie-Sitzung des Kabinetts über die Geschwindigkeitsbegrenzung beraten wird.

Am vorigen Dienstagabend streute daher Regierungssprecher Armin Grünewald bei einem Plausch mit koalitions-geneigten Journalisten in den Bonner „Argelander Stuben“, Schmidt sei verärgert über Gscheidle. Und: Anders als der Verkehrsminister denke der Regierungschef durchaus über ein Tempolimit nach.

Als Eilmeldung am Mittwoch über den dpa-Ticker — ohne Quellenangabe, versteht sich, und ohne Hinweis auf den Kanzler, so daß Grünewald sich flau selbst dementieren konnte. Doch das Thema war, wie beabsichtigt, auf dem Markt, die Nation hatte endlich wieder Stoff genug für eine Diskussion über ihr liebstes Sujet: Auto, Motor und Sprit.

Vernunft jedenfalls hat, wenn es um die Autostradas ging, noch selten Vorfahrt gehabt. Die vier- oder sechsspürigen Schnellpisten, die für eine Minderheit inzwischen zu Symbolen der Umweltverpestung und Landschaftsverwundung geworden sind, gelten der Mehrheit der Bundesdeutschen noch immer als stolze Monumente ihrer automobilen Wohlstands- und Leistungsgesellschaft.

Freies Rasen auf den bundesdeutschen Highways wird, so ist zu erwarten, wieder zum Grundrecht erklärt, das christdemokratische „Freiheit oder Sozialismus“ erhält eine neue, plastische



Begrenzungs-Tafel an der belgisch-französischen Grenze: Die freie Tempowahl ...

Variante: Am Donnerstag vergangener Woche verkündete bereits der CSU-Bayer Dionys Jobst, das Limit sei „eine beträchtliche Beeinträchtigung der persönlichen Freiheit“. Der Münchner Wirtschaftsstaatssekretär Georg von Waldenfels beschwor den „Freiheitsraum des mündigen Bürgers“, der „nicht ohne zwingende Notwendigkeit eingeschränkt“ werden soll.

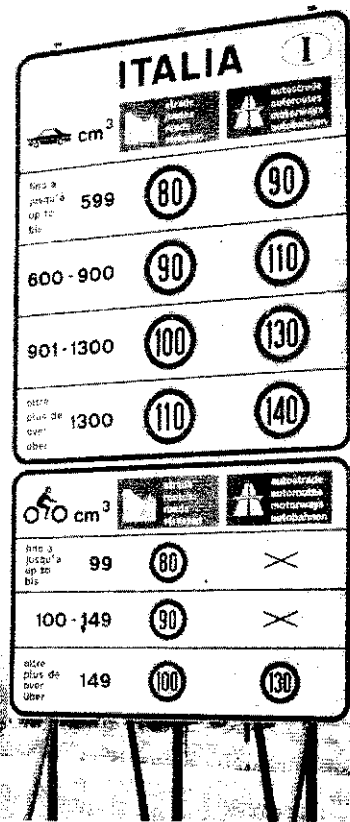
Unvermeidlich sind nun wohl auch die verbissenen Debatten darüber, ob Tempo 100, 120 oder 130 zu noch mehr Staus führen wird oder ob, umgekehrt, ein beruhigter Verkehr trotz langsamerer Durchschnittsgeschwindigkeiten nicht genauso gut wie früher abfließt.

Unvermeidlich sind wohl auch die Rechnereien, ob Tempo 100 mehr oder weniger als fünf Prozent Spritersparnis bringt, ob der Ertrag den ganzen Aufwand überhaupt lohnt.

Kanzler Schmidt, lange ein Gegner der Tempobegrenzung, will über Einsparungsprozente vor oder hinter dem Komma gar nicht diskutieren. Opel-Fahrer Schmidt möchte die Geschwindigkeitsdebatte nutzen, um das Volk auf die Folgen der Energienot einzustimmen. „Ein Tempolimit“, so Schmidt, „trägt psychologisch dazu bei, daß sich die Bürger aufs Sparen einstellen.“

Darin stimmt Schmidt sogar mit seinem sozialdemokratischen Intimfeind Erhard Eppler überein. Der schwäbische SPD-Vorsitzende plädiert in einem SPIEGEL-Gespräch (siehe Seite 24) für Tempo 130. Daß damit nur wenig Sprit zu sparen ist, stört Eppler nicht: „Mir geht es darum, ein Zeichen zu setzen.“

Gerade das aber haben die Bonner bislang versäumt. Sie überließen das

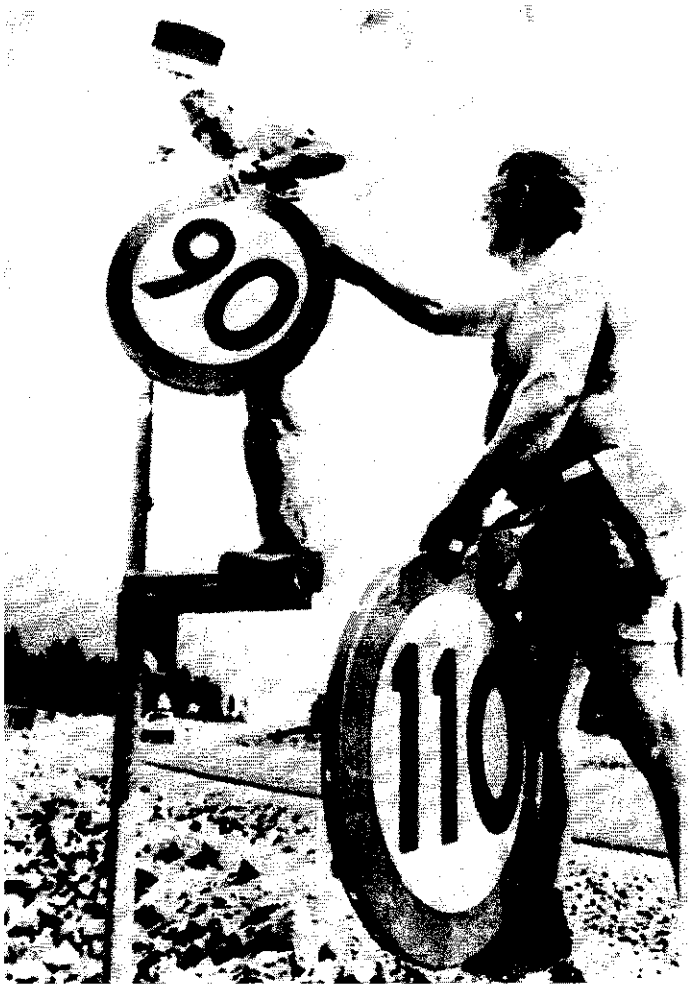


Hinweis in Italien

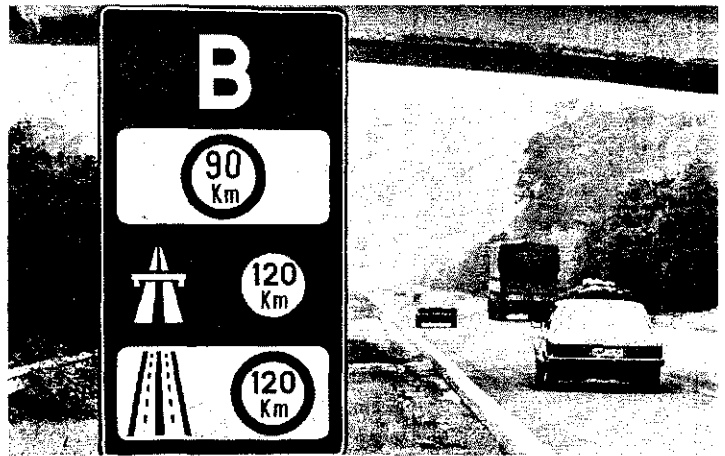
... provoziert die Nachbarn

Ölsparen, von dem sie so gern reden, erst mal den anderen Regierungen.

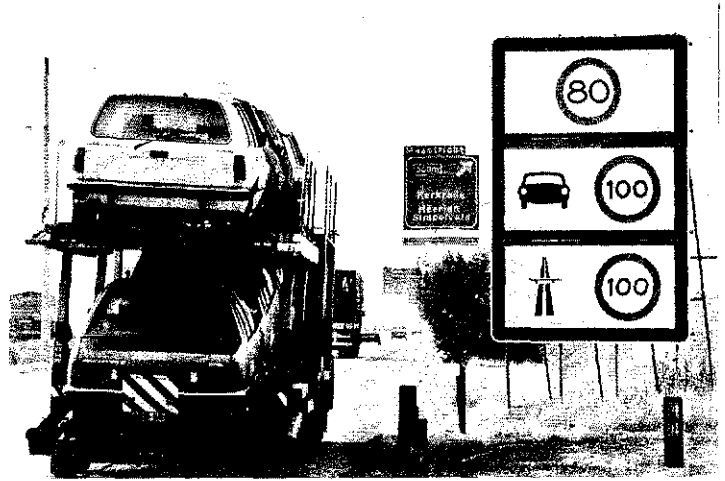
Die Schweden etwa senkten in der vergangenen Woche ihr Tempolimit von 110 auf 90 Stundenkilometer. Vor Wochen schon dekretierte die japanische Regierung, daß die Tankstellen sonntags geschlossen bleiben. Die australische Regierung ordnete an, daß



Schweden



Belgien



Niederlande

Geschwindigkeitsbegrenzungen in Europa: „Wirtschaftlichen Egoismus kann sich kein Land mehr leisten“

Autofahrer mit geraden Autonummern nur noch an geraden, Autofahrer mit ungeraden Nummern nur noch an ungeraden Tagen von den Tankwarten bedient werden dürfen.

Im nördlichen Nachbarland Dänemark beschloß die Regierung vorige Woche, daß die dänischen Automobilisten einen autofreien Tag in der Woche einlegen müssen. In Frankreich verkündete die liberal-konservative Regierung ein 27-Punkte-Sparprogramm, darunter eine Rationierung des Heizöls. Präsident Giscard d'Estaing: „Das Öl ist eine Ware, die rar und teuer bleiben wird. Wir müssen unser wirtschaftliches und soziales Dasein dieser Veränderung anpassen.“

Am vorigen Freitag richteten sich die europäischen Regierungschefs nach Giscard's Worten: Bis 1985, so beschlossen sie, soll der Mineralölverbrauch in der Gemeinschaft auf dem Niveau von 1978 eingefroren werden.

Von solchen Beschlüssen hielten die Bonner bislang wenig. Sie wogen sich in dem Glauben, ihre Energieprobleme vornehmlich mit Geld und ohne staatliche Zwänge meistern zu können. Mit dem dicken Devisensack, so hatten sie in der ersten Ölkrise von 1973/74 gelernt, ließ sich auf der Welt genü-

gend Öl kaufen. Müsse dennoch gespart werden, so ließe sich das ganz repressionsfrei und marktwirtschaftlich mit einem hohen Preis bewerkstelligen.

Möglich, daß diese Rechnung auch diesmal wieder aufgeht, wenigstens für begrenzte Zeit. Internationale Energiespezialisten warnen jedoch angesichts einer anhaltenden Ölknappheit eindringlich davor, den Weltenergiemarkt allein nach dem Recht des finanziell Stärkeren zu organisieren.

„Den wirtschaftlichen Egoismus der Vergangenheit“, stellte der New Yorker Ölexperte Walter Levy kürzlich fest, „kann sich in Zukunft kein Land mehr leisten.“

Der saudische Ölminister Ahmed Jamani warnte erst vorige Woche vor einem „Ölchaos“ — „sofern die Konsumenten ihren Verbrauch nicht drastisch einschränken“. Kaum vorstellbar, daß die wohlhabenden Deutschen da ganz ungeschoren davonkommen, daß die Regierenden es, wie früher, bei unverbindlichen Sparappellen belassen können.

„Wir zwingen nicht gern“, rechtfertigte Wirtschaftsminister Otto Graf Lambsdorff unlängst die Bonner Passivität, „das paßt nicht zu uns und unserer Gesellschaft.“

Von so weitgefaßten Freiheitsvorstellungen Abstand zu nehmen fällt schwer. Auf dem Bremer FDP-Parteitag etwa bestätigten sich im Arbeitskreis Energie die Delegierten drei Stunden lang, daß Sparen das Gebot der Stunde sei. Doch als einige Übereifrige gleich zur Sache gehen und per Initiativantrag ein Tempolimit 130 beschließen wollten, da stimmte die große Mehrheit flink gegen den Sparantrag. Am beredtesten hatte der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, Klaus-Jürgen Hoffie, Fahrer eines Jaguar, gegen den Tempostopp angefochten.

Immerhin, das Reizthema war wieder auf der Tagesordnung. Fünf Jahre lang hatten die Sozialliberalen den Geschwindigkeitsstopp erfolgreich tabuisiert. Am meisten hatte sich Verkehrsminister Gscheidle vor dem unpopulären Thema gedrückt.

Der vorsichtige Verkehrlenker hat stets das traurige Schicksal seines Amtsvorgängers Lauritz Lauritzen vor Augen. Lauritzen war 1974 im Streit über das Tempolimit von der Auto-Lobby und der Christen-Union irreparabel demontiert worden.

Damals schmetterte die CDU/CSU-Mehrheit des Bundesrats, angefeuert

von den Fanfaren der Automobilindustrie und des ADAC („Freie Fahrt für freie Bürger“), das von Lauritzen vorgeschlagene Tempo 120 ab. Statt dessen gab es eine Richtgeschwindigkeit von 130 — eine Verordnung, an die sich kaum ein Automobilist hielt, die den Bonnern aber jahrelang als wohlfeiles Alibi fürs Nichtstun diente.

Hatten sich Politiker und Bürger 1974 in eine weitschweifige, erbittert ausgetragene Debatte darüber verstrickt, ob Tempo 130 mehr Sicherheit auf den Autobahnen bringen würde oder nicht, so dürften diesmal die von außen oktroyierten Sparzwänge für flottere Entscheidungen sorgen, so oder so.

Schwer wird es für die Regierenden allemal. Denn die Widerstände — von Automobil-Klubs, Auto-Industrie nebst Zulieferern sowie von der Opposition organisiert — werden nur mühsam zu überwinden sein.

Abgesehen von der kurzen Unterbrechung während der letzten Ölkrise, als Tempo 100 auf den Autobahnen vorgeschrieben war, dürfen die Deutschen sich seit Kriegsende auf ihren Schnellstraßen nach eigenem Belieben austoben. Freie Fahrt gilt so manchem als eine Art Grundrecht, das nur aus Versehen 1949 nicht in die Verfassung geschrieben wurde. Denn mit dem Ende der Nazi-Herrschaft endeten auch die Maßregelungen auf den Autobahnen.

Vom Autofahren als „Quell freudigen Glücks“ sprach Hitler, der Mann, den die Unbelehrbaren unter den Deutschen noch immer als den Erbauer — mittlerweile überfüllter — Autobahnen feiern. Aber er wettete auch gegen die „Wahnsinnsraserei“: Die Reichsautobahnen seien nicht, „wie viele zu denken glauben“, für 120 oder 140 Kilometer „Spitzenschnelligkeit“ gebaut, „sondern für — sagen wir — 80 Kilometer Durchschnitt“.

Und weiter: „Auch vom Standpunkt unserer nationalen Rohstoffwirtschaft“ sei es „sinnlos, mit einem Tempo zu fahren, das zum doppelten, ja drei- und vierfachen Reifenkonsum führt und selbstverständlich auch den Brennstoff nur ungenügend ausnutzen läßt“.

Die markigen Worte, die nun so aktuell klingen, sprach Hitler im Februar 1939 bei der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung in Berlin. Da war es nur folgerichtig, daß noch im gleichen Jahr die Reichsregierung für die Deutschen ein Tempolimit 100 verfügte, aus „wehrwirtschaftlichen“ Gründen.

Auch die uneingeschränkten Fahrge-nüsse, die den Deutschen in der Zeit davor auf den Autobahnen zuteil geworden waren, hatten noch nicht lange gewährt. Von Anbeginn der Automobil-Technik hatte es im Deutschen Reich eine Geschwindigkeitsbegrenzung gegeben.

Bis 1905 etwa durfte keine der prustenden und schnaufenden Benzinkut-

schon schneller als im 15-Kilometer-Tempo fahren. Um die Fußgänger zu schützen, ließ Kaiser Wilhelm erstmals 1905 Stoppschilder aufstellen; sie bedeuteten: „Halt vor dem Motorwagen!“ Gegen kläffende Köter, die den Herrenfahrer verfolgten, gab es eine Art Knallerbsen, sogenannte Hundebomben.

Doch auch 1935, als die Deutschen die ersten Teilstrecken der „Reichsautobahnen“ befahren durften, blieb das Tempolimit auf Landstraßen — 80 Kilometer — bestehen. Daß auf der Autobahn die Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben sei, urteilte damals das Reichsgericht, bedeute ebenfalls „keinen Freibrief für rücksichtslose Raserei“.

40 Jahre später läßt zumindest die Art der Autos, die sich die Bürger der Bundesrepublik wünschen und die sie kaufen, darauf schließen, daß sie gern rasen. „Vollgasfest“ für Tausende von Fahrstunden müssen Deutschlands Autos sein. Die Opel-Kunden, so eine

neue Leichtbauweise und elektronische Hilfssysteme zur besseren Treibstoffnutzung sind die technischen Wege, die an dieses Ziel führen sollen. Bis 1985, so versprachen die Auto-Industriellen gegenüber Bundeswirtschaftsminister Lambsdorff, würde sich auf diese Weise der Benzindurst ihrer Produkte um zehn bis zwölf Prozent drosseln lassen.

Aber die Auto-Konstrukteure ließen auch keinen Zweifel daran, daß solche Entwicklungen nicht über Nacht möglich seien; die Konstruktion eines Autos bis zur Serienreife dauert im Durchschnitt fünf Jahre. Porsche-Chef Professor Ernst Fuhrmann: „Die meisten Autos, die in den nächsten 20 Jahren auf den Straßen rollen, sind schon da oder in der Entwicklung.“

Dennoch: Der Gedanke, daß es mit der unbeschränkten Tempofreiheit irgendwann ein Ende haben könnte, wird den Deutschen offenbar vertrauter. Noch 1974 hielten nur 41 Prozent der westdeutschen Autofahrer ein Tempolimit 130 auf den Autobahnen für ak-



Autobahnbauer Gscheidle: Das Reizthema fünf Jahre tabuisiert

Marktmeldung der letzten Woche, verlangten immer höhere Hub- und Schubwerte. 75 Prozent aller Opel-Rekord-Autos werden in PS-starken Versionen bestellt.

Noch in den vergangenen Wochen stellte die Auto-Industrie den kubik-hungrigen Konsumenten in Aussicht, sie könnten auch in Zukunft den Kuchen essen und ihn doch behalten: Mit dem Projekt „Sparauto“ (SPIEGEL 22/1979) wurde die Verheißung eröffnet, es ließen sich Autos bauen, die unvermindert hohe Leistungen bringen, bei wesentlich geringerem Benzinverbrauch.

Herabsetzung des Luftwiderstandes, Verminderung des Gewichts durch

zeptabel. Bei einer weiteren Befragung, 1976, waren es schon 55 Prozent.

Die jetzt in Bonn diskutierte Tempogrenze, seien es 130 oder 100 km/h, würde den Westdeutschen noch eher einleuchten, wenn sich wirklich deutlich machen ließe, welchen Nutzen eine solche Maßnahme für die nationale Energiebilanz oder auch für den Geldbeutel des einzelnen erbrächte.

Doch damit scheint es zu hapern: Die Bonner werden sich schwertun, wirklich zuverlässige Zahlen, beweiskräftige Fakten und gesicherte Untersuchungen beizubringen, die das geforderte Opfer rechtfertigen können. Sowohl was die mögliche Treibstoff-Einsparung durch Drosselung des Auto-

bahn-Fahrtempos angeht, als auch bei den Fragen nach den Auswirkungen etwa auf Verkehrsfluß, Fahrerpsyche und Unfallhäufigkeit gibt es einander widersprechende Aussagen von Fachleuten.

Im Glaubenskrieg der Limit-Gegner und -Befürworter heben sich oft genug die Argumente gegeneinander auf. Und zumeist sind Untersuchungsbefunde, mit denen argumentiert wird, dann doch auf die konkrete deutsche Auto- bahnsituation nicht anwendbar.

Umgerechnet auf den Gesamtend- energieverbrauch der Bundesrepublik würden freilich auch die angenommenen fünf Prozent bei Tempo 100 nur mit 0,8 Prozent zu Buche schlagen. Um das von der Bundesrepublik akzeptierte Gesamt-Sparziel von fünf Prozent zu erreichen, müßte mithin der Löwenanteil noch woanders hereingeholt werden — vor allem beim Hausbrand und beim Industrieverbrauch.

Der Autoverkehr ist, wie es in einer Notiz von Audi-NSU heißt, nicht mehr

Unterdes verweisen die Befürworter der Tempobeschränkung auf das angeblich so zwingende Beispiel Amerika. 11,34 Millionen Liter Benzineinsparung pro Tag wurden in den Vereinigten Staaten 1978 registriert, seit dort — vor fünf Jahren — auf den Highways Tempo 80 eingeführt wurde. Doch dem halten die Freiheitsdürstigen wiederum entgegen, die amerikanischen Verhältnisse seien mit den westdeutschen nicht zu vergleichen.

In den USA donnern die Lastwagen im gleichen Tempo daher wie die Pkws, meist sogar schneller. Das Spektrum der Automodelle ist, zumal was den Kraftstoffbedarf angeht, mit dem deutschen nicht vergleichbar: Bei den benzinschlürfenden Sechs-Meter-Kutschen der Amerikaner wirkte sich das Kappen der Spitzengeschwindigkeit naturgemäß besonders stark aus.

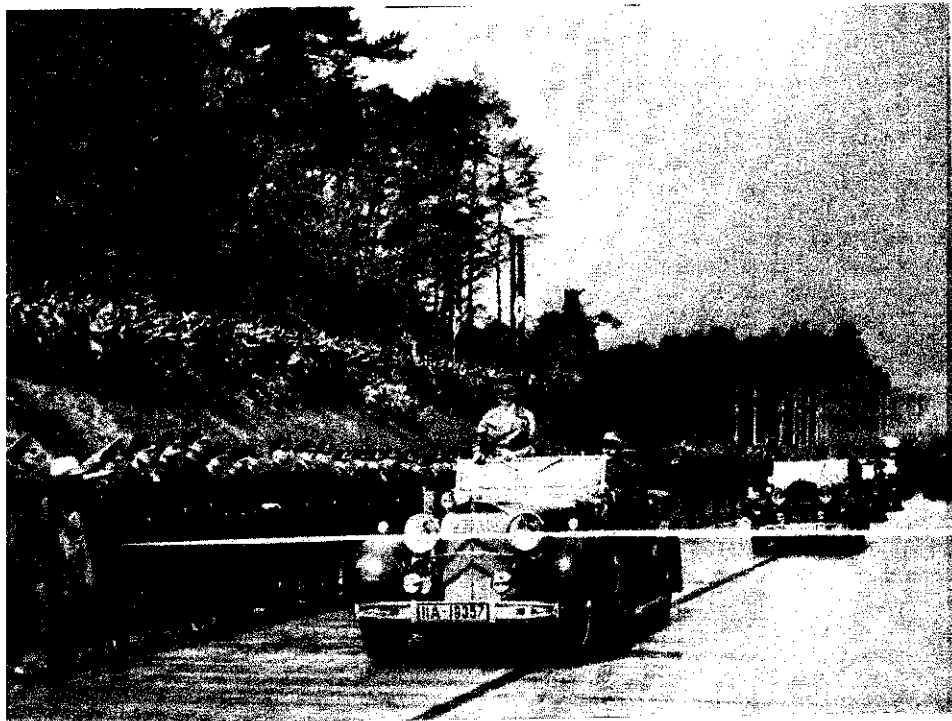
Auch die Struktur der Verkehrsströme in den USA hat mit den Verhältnissen in der Bundesrepublik wenig gemein. Der Verkehr auf den Auto-Schneisen der ausufernden Metropolen spielt sich dort durchweg vier- und sechsspurig ab — in Deutschland quälen sich die Autofahrer bestenfalls auf drei Spuren einher, wobei die rechte kaum genutzt ist.

Diese Besonderheiten des deutschen Kraftverkehrs werden auch ins Auge zu fassen sein, wenn es gilt, die verkehrstechnischen Folgen eines Tempolimits auf den Autobahnen abzuschätzen. Wird das Millionenheer der Tempo-100-Fahrer sich als gemächlicher Mahlstrom, frei von Aggressionen und Nervenstreß, dahinbewegen, wie die Optimisten es sich ausmalen? Oder wird dann die Regel sein, was bislang nur an den Wochenenden des Ferienausbruchs abends die Tagesschau füllt — Serien von Auffahrunfällen, stehender Verkehr von Köln bis Konstanz, röchelnde Kinder im Sonnengrill auf dem Rücksitz?

Expertenäußerungen gibt es sowohl für die eine wie für die andere Meinung.

- ▷ Professor Wilhelm Leutzbach, Direktor des Instituts für Verkehrsweisen an der Universität Karlsruhe, über Tempo 100: „Die Anzahl riskant kleiner Abstände geht zurück, gleichmäßiger Verkehrsfluß bei starkem Verkehr verringert die Häufigkeit von Zusammenbrüchen.“
- ▷ Professor Ulf Essers, Chef des Instituts für Kraftfahrwesen an der Universität Stuttgart, zum gleichen Thema: Bei Experimenten mit Werksfahrern habe sich gezeigt, daß solches Kolonnenfahren eine starke nervliche Belastung darstellt. Die Fahrer würden unruhig und oft rücksichtsloser und neigten zu unkontrollierten Handlungen.

Genaues darüber, welchen Einfluß eine Tempobegrenzung auf den Ver-



Autobahnbauer Hitler*: Gegen die „Wahnsinnsraserei“

Schon bei der Frage, wieviel Benzinersparnis ein Tempolimit tatsächlich bringen würde, herrscht tiefer Dissens: Fast gar nichts, sagen die einen, eine ganze Menge, errechnen die Computer der anderen.

Rund ein Viertel der 129,8 Millionen Tonnen Mineralöl, die derzeit jährlich in der Bundesrepublik verbraucht werden, fließt in den Straßenverkehr. Zieht man den Lkw- und den Busverkehr (Anteil: 25 Prozent) ab, so bleibt unter dem Strich übrig, daß Westdeutschlands Personenwagen etwa 18 Prozent des gesamten Mineralöls schlucken.

Die erwarteten Einsparungen, mit denen in Bonn letzte Woche jongliert wurde, stammen aus der Hochrechnung der Technischen Hochschule Aachen:

- ▷ 0,5 Prozent Benzin- und Dieselöl- einsparung bei Tempolimit 130,
- ▷ 1,8 Prozent Treibstoffersparnis bei Tempo 120,
- ▷ fünf Prozent Einsparung bei Tempolimit 100.

* Am 19. Mai 1935 bei der Eröffnung der Autobahn Frankfurt—Darmstadt.

als das „Schlußlicht“ in der ganzen Sparkolonne.

Kritiker des Tempolimits, vor allem bei den Autofirmen mit PS-starken Modellen, haben überdies vorgerechnet, daß sich eine gleich hohe Benzinersparnis auch auf eine, wie sie meinen, unblutige Weise erzielen ließe: Fünf Prozent Treibstoff ließen sich auch sparen, wenn in den Städten die Ampelschaltungen und damit die Verkehrsabläufe mit Hilfe von Computern geglättet würden — Rot und Grün nicht nach starren, dem Computer fest eingefütterten Intervallen, sondern sich dem jeweils tatsächlichen Verkehrsaufkommen geschmeidig anpassend.

Auf diese Weise ließe sich eine Menge der benzinfressenden „Stop and Gos“ vermeiden, die heute in den Städten üblich sind. Die Rechnung freilich war ein wenig ohne den Wirt gemacht: Solche flexiblen Verkehrssysteme zu installieren dürfte bundesweit einige Milliarden Mark kosten. Das nun angestrebte Tempolimit hingegen ist umsonst zu haben — allenfalls bringt es Bußgelder.



Schmücker (VW)

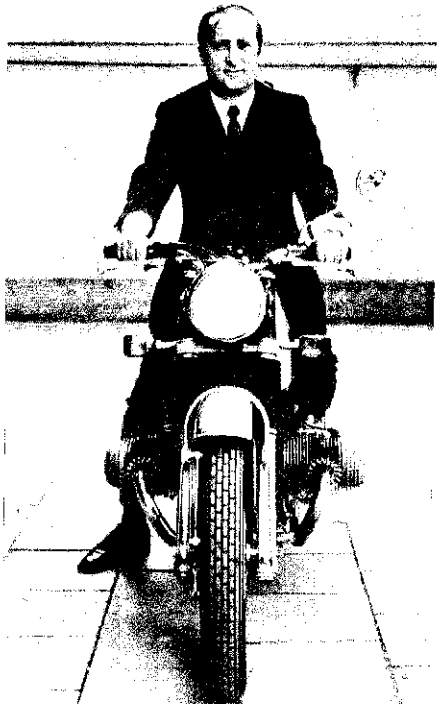


Zahn (Daimler-Benz)

schen Autokonstruktoren, ein Ende haben, wenn der Autobahnsprint abgebremst wird.

Bei Tempo 100, so die Kraftfahrzeugbranche, würden Westdeutschlands Autos unweigerlich schlechter, weniger sicher und weniger konkurrenzfähig gemacht.

Bisher, so die Argumentation, habe die Geschwindigkeitsfreiheit in der Bundesrepublik den Autokonstruktoren eine Art technischer Spielweise garantiert. Alles an deutschen Autos, von den Bremsen über die Fahrwerk-



von Kuenheim (BMW)

zeuge zu liefern, die hohe Geschwindigkeiten aushalten".

Sonderlich glaubhaft scheint es freilich nicht, daß die deutsche Auto-Industrie nach Einführung eines Tempolimits keine solide gebauten Fahrzeuge, mit guter Straßenlage und langer Lebensdauer, mehr auf den Markt bringt. Wenn tatsächlich der deutsche Qualitätsstandard der Garant für die Exportrekorde ist, dann dürften die Autohersteller sich durch ein staatlich verordnetes Tempolimit auf deutschen Autobahnen kaum von ihrem Erfolgskurs abbringen lassen.

Dennoch, ganz zu Unrecht zittern die Auto-Manager nicht vor einem Tempo-Verdikt. Wenn der Verkauf im Ausland davon auch kaum beeinträchtigt wird, der Inlandskundenschaft könnte erst einmal der Spaß am Automobil verleidet werden. Unisono machen daher die Chiefs der Autofabriken Stimmung gegen die drohende Beschränkung.

Kanzler-Freund Toni Schmücker von VW etwa verkündete, Geschwindigkeitsbegrenzungen seien „absolut falsch“. Porsche-Vertriebschef Lars Schmidt bedauert, „daß dieses Thema nicht mit Sachkunde und Logik, sondern mit Hysterie gelöst wird“. Und Mercedes-Direktor Helmut Schmidt klagt, „daß Leute, die das Tempolimit fordern, die Sache noch gar nicht zu Ende gedacht haben“.

Mit immer größeren, schnelleren und luxuriöseren Karossen war die westdeutsche Auto-Industrie in den letzten Jahren von Rekord zu Rekord geeift. Allen düsteren Prognosen zum Trotz hatte das Auto sich als des Deutschen höchstes irdisches Gut behauptet.

Nun sehen die Kraftfahrzeug-Fabrikanten in ihren düsteren Visionen einen Autofahrer, dem bei Tempo 100 auf der Autobahn so richtig klar wird, daß es mit dem Spaß an den PS ein Ende hat; dem nun ganz unmittelbar ins Bewußtsein gezwungen wird, daß der Freistoff rar geworden ist, daß es womöglich um sein ganzes Wohlstandsdasein geht.

Ob das Auto ein paar Tausender oder das Benzin um einige Groschen teurer wird, dürfte wohl auch in Zukunft die Automobilisten nur vorübergehend beeindruckend.

Doch wie schnell die Autolaune vermiest wird, wenn der Staat die Freude am Fahren verdirbt, das hat die Branche noch in allzu schlechter Erinnerung: 1974, als Bonn schon einmal mit Tempolimits und Sonntagsfahrverboten dem unmäßigen Spritkonsum der Westdeutschen beikommen wollte, stürzten die Autoverkäufer über Nacht in die ärgste Absatzkrise ihrer Geschichte.

Statt zwei Millionen Neuwagen, wie im vorhergehenden Jahr, fanden damals nur 1,7 Millionen Autos einen Käufer. Kurzarbeit für Hunderttausend-

Deutsche Automanager: Zittern vor dem Tempo-Limit

kehrfluß hätte, weiß keiner der Experten. Weder die Kölner Bundesanstalt für Straßenwesen noch die Verkehrsforscher an der Universität Karlsruhe, dem bedeutendsten Verkehrslehrstuhl in der Bundesrepublik, können über die Verkehrsabläufe bei langsamerem Tempo Schlüssiges aussagen.

Ähnlich unschlüssig sind sich die Experten einstweilen auch in der Frage, ob ein Tempolimit die Unfallhäufigkeit wirklich entscheidend verringern kann. Das Ministerium für Transportwesen in Amerika ließ erklären, die Tempobeschränkung auf den Highways habe „jedes Jahr 9000 Menschenleben gerettet“. In der Bundesrepublik hingegen war auf den Autobahnen trotz steigender Verkehrsdichte in den letzten Jahren die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle rückläufig — auch ohne gesetzlich verordnetes Tempolimit.

Das lag vielleicht auch daran, daß die Automobile immer sicherer gebaut wurden. Und gerade damit soll es, folgt man den Unkenrufen der westdeut-

konstruktion bis hin zu den Motoren, sei auf Höchsttempo und Höchstbeanspruchung zugeschnitten — und deswegen überlegen in aller Welt.

Dieses Plus, von anderen Industrieländern als Wettbewerbsvorteil argwöhnisch beäugt und befehdet, sei nun in Gefahr. Wer Tempo 100 fahre, brauche keine Gürtelreifen und vielleicht auch weniger gute Bremsen. VW-Entwicklungschef Ernst Fiala: „Tempolimit läßt langfristig die Qualität des Autos sinken.“

Wenn sie das Wohlergehen ihrer prosperierenden Branche vom freien Fahren auf den deutschen Rollbahnen abhängig machen, dann fanden die Produzenten aus Wolfsburg, München oder Untertürkheim bislang auch in Bonn geneigte Ohren.

Die Exportfähigkeit der deutschen Automobilindustrie, so Wirtschaftsminister Lambsdorff fast wortgleich mit den Auto-Managern, beruhe „ganz wesentlich“ darauf, daß „unsere Automobilfabrikanten gezwungen sind, Fahr-

de von Autowerkern und Entlassungen vieler Tausend waren die Folge.

Genau das, eine Wiederholung der Krise von 1974, fürchten die Automanager am meisten. „Dieses Öl-Thema hat eine tödliche Systematik“, schwant Ford-Sprecher Hans Wilhelm Gäh, „das schaukelt sich alles hoch.“

Schon seit einiger Zeit, ziemlich genau seit Beginn des zweiten Ölprekateks, gehen bei allen Herstellern die Auftragseingänge aus dem Inland zurück — von Monat zu Monat deutlicher. Zwar kommt der Abschwung nach den satten Boom-Jahren nicht unerwartet, doch die Koppelung einer ohnehin abflauenden Autokonjunktur mit Benzinknappheit und Tempolimits läßt die Manager Böses ahnen.

Zur Zeit sind die Deutschen mit neuwertigen Karossen so gut ausgestattet wie noch nie zuvor: Rund zehn Millionen Neuwagen wurden in der Verkaufs-Hausse der vergangenen Jahre im Inland abgesetzt.

Das bedeutet, daß für fast die Hälfte der 23 Millionen Autofahrer eine Neuanschaffung ohne weiteres noch um zwei bis vier Jahre aufzuschieben wäre. Genau dieser Effekt, daß die verunsicherten Autokunden auf die im normalen Drei-Jahres-Rhythmus anfallende Neuanschaffung verzichten, hatte die Branche nach dem Ölchock von 1973 in die Absatzkrise getrieben.

Das Tief käme für die Auto-Industrie zu einem denkbar ungünstigen Augenblick. Jahrelang hatten die Automanager, die dem Hoch in ihrer Branche nicht recht trauten, sich mit Investitionen in neue Fabriken zurückgehalten und lieber monatelange Wartezeiten in Kauf genommen.

Doch im vergangenen Jahr verabschiedeten praktisch alle Hersteller Milliarden-Investitionsprogramme, um neue Fabriken zu bauen und neue Modelle zu entwickeln. Nicht zuletzt der von den USA ausgehende Druck, weniger benzindurstige Autos zu bauen, hatte die Manager dazu gezwungen.

So investiert Daimler-Benz rund eine Milliarde Mark in das Werk Bremen, in dem ein neuer kleiner Mercedes ab 1983 vom Band laufen soll. BMW-Chef Eberhard von Kuenheim feierte Ende der vergangenen Woche die Grundsteinlegung für ein neues Diesel-Motoren-Werk in Österreich; und die Opel-Mutter General Motors beschloß eine Vier-Milliarden-Mark-Investition in neue Fabriken in Spanien und Österreich.

Nur die Wolfsburger konnten sich mit Investitionen zurückhalten: Das VW-Programm wurde schon nach der Krise von 1974 durchgehend renoviert. VW-Manager meinen denn auch, daß ihre Produkte von der heraufziehenden Benzinkrise eigentlich am wenigsten betroffen werden.

Mehr als 80 Prozent aller verkauften Volkswagen seien nämlich mit einem

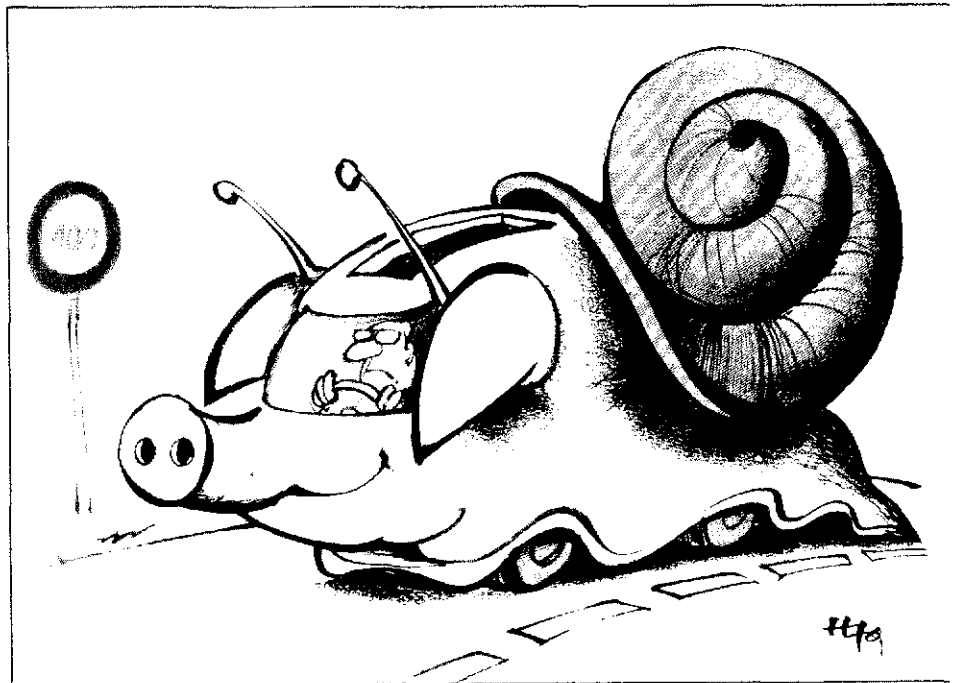
Tempo von 100 bis 130 Stundenkilometer optimal zu fahren, mithin gerade noch richtig für ein Tempolimit.

Weniger gelassen sehen BMW-Manager in die tempobeschränkte Zukunft. Bei den Bayern sind die relativ leicht motorisierten Autos, wie etwa die Modelle 316 und 518, die Ausnahme. Die „Freude am Fahren“ (BMW-Jargon) beginnt für BMW erst mit den satt motorisierten Sechszylindern.

Bei Daimler-Benz trösten sich die Manager mit den Erfahrungen aus der letzten Autokrise. Damals zeigte sich die Mercedes-Klientel so resistent gegen den allgemeinen Trend, daß die Stuttgarter als einzige Hersteller ohne Kurzarbeit über die Runden kamen.

So cool wie von dem Pragmatiker Lambsdorff dürfte das Tempolimit hierzulande allerdings sonst von kaum jemandem angegangen werden. Ein gutes Jahr vor der Bundestagswahl steht eher zu erwarten, daß über mutmaßliche Benzineinsparungen, über die Folgen für den Verkehrsfluß oder für die Autokonjunktur erbitterte Glaubenskriege ausgetragen werden. Was Schweden, Dänen oder Australier nahezu widerspruchslos hinnehmen, stillsieren die Deutschen gewiß zur nationalen Existenzfrage hoch.

Dafür wird, vor allem, die Christen-Union sorgen, deren Bundesratsmehrheit auch dieses Mal wieder den Stich-



Zukunftsauto?

tz. München

Wenn es nach der Einschätzung des Bonner Chef-Ökonomen Helmut Schmidt läuft, dann dürfte es diesmal der ganzen Branche so ergehen. Anders als die Auto-Profis bezweifelt Schmidt grundsätzlich, daß der verlangsamte Verkehr auf den Autobahnen die Gewinn-Fahrt der Auto-Industrie bremsen könnte. Der Kanzler: „Das ist doch alles Spielerei. Das glauben nur der Lambsdorff und der ADAC.“

Auch der Wirtschafts-Graf, der zu den Bonner Gegnern eines Tempolimits zählt, gibt sich inzwischen flexibler. Lambsdorff: „Ich werde mich deswegen nicht erschießen lassen.“

Nach Ansicht des Wirtschaftsministers ist die Geschwindigkeitsbegrenzung „keine Glaubensfrage“, sondern „eine Frage der Zweckmäßigkeit“. Und das Mittel Tempolimit, so Lambsdorff deckungsgleich mit Schmidt, wird durch den Zweck geheiligt, in Tokio etwas Ordentliches einbringen zu können.

entscheid hat. Aus München kam bereits ein unzweideutiges CSU-Nein.

Niedersachsens CDU-Verkehrsministerin Birgit Breuel möchte „vor Verboten an die Vernunft appellieren“ — als wenn es solche Appelle nicht schon zuhauf gegeben hätte. Für Stuttgarts christdemokratischen Wirtschaftsminister Rudolf Eberle ist ein Tempolimit, so sein Ministerialrat Peter Weidenbach, „kein akutes Thema“ — als wenn es gegenwärtig Wichtigeres als die Energieversorgung gäbe.

Wie die zweite Schlacht um das Tempolimit auch immer entschieden wird — die Sozialdemokraten glauben, nur gewinnen zu können. „Krach mit dem ADAC und Kräche im Bundesrat“, so Forschungsminister Volker Hauff, könnten den Sozialdemokraten die Chance geben, etliche der 3,2 Prozent Wähler, die bei der Europa-Wahl grün votierten, zurückzugewinnen.

Hauff: „Das macht den Grünen erstmals deutlich, wer hier im Land Strukturveränderungen will.“