



AUTO BILD / ULLSTEIN BILD

Kultobjekt Automobil (beim Autosalon in Genf), Radarkontrolle (auf der A 40 bei Essen): Ein Land, in dem alles bis ins Kleinste geregelt ist, braucht

VERKEHR

Volles Rohr

Deutschland ist das einzige Land der Welt ohne Tempolimit auf der Autobahn. Klimaschützer wittern nun ihre Chance. Sie wollen die freie Fahrt im Land bei 130 Stundenkilometern drosseln.

Die Geschichte eines sehr deutschen Kampfes. *Von Markus Feldenkirchen und Ansbert Kneip*

In einem unaufgeräumten Regal eines ebenso unaufgeräumten Büros in Dessau steckt bis zum Gesäß ein Mann, der etwas Wichtiges sucht.

„Warten Sie“, ruft Axel Friedrich aus den Tiefen des Regals. „Irgendwo hier. Irgendwo hab ich ...“ Er steckt schon seit Minuten in diesem Regal. Es steht links von der Tür, Raum 2.233, Abteilung „Verkehr, Lärm“, das Zimmer des Abteilungsleiters.

„Ich hab's gleich“, ruft Friedrich.

Wenn man so will, ist Raum 2.233 im Umweltbundesamt zu Dessau, in dem es aussieht, als hätte ein Hurrikan alles verwirbelt, die Schaltzentrale in einem kuriosen Kampf. Von hier aus steuert Axel Friedrich, Leiter der Abteilung „Verkehr, Lärm“, die Schlacht für ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen. Er kämpft einen der längsten und ideologischsten Kämpfe der deutschen Nachkriegsgeschichte.

Es gibt rund 12 500 Kilometer Autobahn in Deutschland. Auf 5000 davon gilt bereits ein Tempolimit, weitere 1200 Kilometer können bei Bedarf über Schallanlagen limitiert werden. Übrig bleiben gut 6000 Autobahnkilometer ohne Streckenverbote. Sie sind es, die Deutschland einmalig machen. Sie sind der Grund für Friedrichs Kampf.

Formell existieren zwei weitere Orte auf der Welt, wo man so schnell fahren darf, wie man will, die Isle of Man und zwei Bundesstaaten in Indien, aber die zählen nicht. Die Isle of Man ist winzig und hat keine Autobahn. Und in Indien kann man auch nicht schnell fahren, die Straßen sind schmal und verstopft, es gibt riesige Schlaglöcher und Kühe auf der Überholspur. Und die Kühe sind heilig.

So ist das weiße runde Schild mit den fünf schwarzen diagonalen Streifen zum

eigentlichen Symbol der Bundesrepublik geworden, ein deutsches Alleinstellungsmerkmal. Ein Land, in dem alles bis ins Kleinste geregelt ist, in dem die Menschen ihren Hunden mit Plastiktüten in der Hand auf die Wiese folgen und auf leerer Straße nachts vor roten Fußgängerampeln stehen bleiben – ein solches Land braucht ein Stück Restfreiheit. Und Freiheit in Deutschland war bislang die Aufhebung aller Streckenverbote.

Bei der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main konnte man kürzlich am Mercedes-Stand ein Fahrtraining im Simulator absolvieren, man sollte möglichst spritsparend durch einen Parcours gelangen. Der wichtigste Tipp der Mercedes-Mitarbeiter lautete: defensiv fahren, nicht zu schnell. So konnten die Besucher „Eco-Champion“ werden und hatten am Ende vielleicht etwas begriffen.



DERNER / ACTION PRESS

ein Stück Restfreiheit – und Freiheit in Deutschland ist die Aufhebung aller Streckenverbote

Wer aber am Simulator vorbeiging, in die große Mercedes-Halle hinein, wo die großen, kraftvollen Wagen standen, wer dichtgedrängt in der Zuschauermasse um die Ausstellungsfläche kreiste wie Mekka-Pilger um die Kaaba, der hatte am Ende etwas erlebt. Autofahren ist eben nicht nur Erkenntnis, sondern auch Emotion.

Viele Nationen leisteten sich Eigenarten. Sie wirken wie Macken, auch wenn es meist eine Erklärung dafür gibt. Am Ende gehören sie zum nationalen Kulturgut.

Warum aber haben sich die Deutschen gerade das Recht, schnell zu fahren, als Ausdruck ihrer Kultur ausgesucht? Warum wird es so vehement verteidigt wie in den USA das Recht, Waffen zu tragen?

Warum bekämpfen sich gerade in dieser Frage seit Jahrzehnten zwei Lager so besessen, als hinge an diesem Schild mit den fünf Querstreifen das wahre Glück des Volkes? Es scheint, als verrate die lange Geschichte des Kampfes um das Limit mehr über das Wesen der Deutschen als manche Rede zur Lage der Nation.

Es tut sich was, Friedrich zieht Rumpf und Kopf aus dem Regal. Zum Vorschein kommen ein asketischer Körper, ein freundliches Gesicht mit zerknitterter Stirn und schütteres weißes Haar.

„Achtung“, ruft Friedrich. Er wuchtet einen Stapel aus Kartonmappen, Manuskripten, Briefen und Zeitungsausschnitten auf den Besprechungstisch. Staub wirbelt umher. Er stellt sich vor den Tisch und be-

ginnt, den Stapel abzarbeiten, Mappe für Mappe. Es beginnt eine Zeitreise in die deutsche Verkehrsgeschichte. In jeder Akte steckt eine Schlacht, sie tragen Namen wie „Bleifreies Benzin“, „Katalysator“ oder „Smog-Plakette“. Zu jedem Thema sagt Friedrich die gleichen Sätze. Der erste lautet: „Das wäre ohne mich anders gelaufen.“ Der zweite lautet: „Hat mir ’ne Menge Ärger eingebracht, damals.“

Nur eine Schlacht hat er bisher nicht gewinnen können: die für ein generelles Tempolimit auf der Autobahn. Dabei ist Friedrich das Hirn der Tempolimit-Szene, der Pate eines Netzwerks, ein Feldherr.

Ja, sagt Friedrich, „das Tempolimit ist meine Wunde. Meine offene Wunde“.

Er klingt nicht resigniert. Er glüht noch vor Eifer, doch jetzt läuft ihm die Zeit davon. Friedrich ist 64 Jahre alt, nächstes Jahr geht er in Rente. Aber vorher will er die Akte „Tempolimit“ erledigt haben. Es geht auch um die Bilanz seines Lebens.

Eigentlich sieht es gut aus für ihn. Ein gutes Jahr vor seiner Pensionierung haben die Vereinten Nationen einen Bericht veröffentlicht. Seither glaubt man, der Planet sei in großer Gefahr. Der neue Erzfeind des Menschen heißt Kohlendioxid, kurz CO₂. Die Bundesregierung will sich an die Spitze einer Bewegung stellen, sogar Kanzlerin Angela Merkel hat den Deutschen empfohlen, etwas langsamer zu fahren.

An ein Tempolimit dachte sie dabei nicht – es fehle ihr am „revolutionären

Geist“, warf ihr der Grüne Joschka Fischer kürzlich im SPIEGEL vor. Aber solange der Schutz des Klimas oben auf der politischen Agenda steht, haben die Tempogegner Hoffnung. Axel Friedrich hofft, dass er es noch vor der Rente schaffen kann.

Der Mann, auf den Friedrich lange setzte, heißt Josef Göppel. Göppel ist Bundestagsabgeordneter der CSU, gemeinsam mit anderen Abgeordneten hat er vor dem Sommer einen Gesetzesantrag für ein Tempolimit formuliert.

Göppel nennt sich selbst einen Wertkonservativen, er ist verheiratet, vier Töchter, sehr katholisch, er will die Natur erhalten. Mit 15 Jahren begann er eine Ausbildung zum Forstwirt, seitdem liebt er den deutschen Wald.

Als der Anfang der achtziger Jahre im Sterben lag und der Tod auch zu Göppels Bäumen in Herrieden kam, informierte er sich, was man tun könne. Irgendwann ist er dabei auf das Tempolimit gestoßen.

Der deutsche Wald hat dann auch ohne Tempolimit überlebt, und Josef Göppel ging in die Politik. Dort stieg er langsam in der CSU auf, nahm brav jede Stufe, bis in den Bundestag, aber seine Bäume und das Tempolimit vergaß Göppel nie. Er wartete nur auf den richtigen Moment.

Im Februar 2007 sitzt Göppel im Zug von Nürnberg nach Berlin, als er Frau Wright von der SPD trifft, auch eine Freundin des Tempolimits. Sie wollen beide das-



HANS-GÜNTHER OED

Tempogegner vor dem Kanzleramt: „Weniger Staus, weniger Unfälle, weniger CO₂“

selbe, sie wegen der mehr als 600 Unfalltoden auf der Autobahn, er wegen des Waldes. Sie beschließen, etwas zu tun.

Der Antrag hat vier Seiten, auf der ersten Seite steht „Initiative Josef Göppel MdB“, darunter die Forderung: „Der Bundestag wolle beschließen: Auf deutschen Autobahnen wird zum 1.1.2008 eine generelle Geschwindigkeitsobergrenze von 130 Stundenkilometern eingeführt.“ Es folgen drei Seiten Argumente.

Göppel schlürft seinen Tee aus der Tasse, stellt sie hin und klappt einen Daumen in die Luft. „Wir würden die Autobahnen sicherer machen, weniger Unfälle.“ Jetzt klappt er den Zeigefinger aus. „Wir hätten weniger Staus.“ Dann kommt der Mittelfinger. „Und wir würden was fürs Klima tun. Weniger Gifte. Weniger CO₂.“ Frau Merkel habe sich in Brüssel verpflichtet, den Ausstoß bis 2020 um 20 Prozent zu senken. Bei einem Tempolimit spare Deutschland zwei Millionen Tonnen CO₂ ein, sagt Göppel, jedes Jahr, ohne dass es etwas koste. Die Zahl hat ihm Axel Friedrich errechnet.

Den Antrag wollte Göppel in den Bundestag einbringen, fraktionsübergreifend. Er sagte, dass man die Chance nutzen müsse, am besten noch in diesem Jahr, sonst sei sie wieder weg. Göppel spricht sehr langsam, es klingt sehr vernünftig, was er sagt. Er ist ein höflicher Mann, privat fährt er einen Polo, den verbrauchsarmen.

Leute wie Göppel gehören für Ulrich Bez zu jenen Menschen, die ihn in seiner Freiheit beschneiden wollen, die die Faszination schneller Autos nicht begreifen, zu den Spaßbremsen. Bez fährt keinen Polo, er nimmt heute mal den Aston Martin V8 Vantage, 380 PS, 280 Stundenkilometer. Er steuert durch die Straßen von Düsseldorf-Kaiserswerth, ein ruhiges Gleiten im zweiten Gang, es geht Richtung Autobahn.

Ulrich Bez, 63, ist der Chef von Aston Martin. Früher war er Entwicklungsleiter bei Porsche und Konstrukteur bei BMW, er

ist ein Gott der Geschwindigkeit. Sein Wagen zieht die Auffahrt zur A 44 hoch. Jetzt kommt der Teil, der Spaß macht.

Der V8 Vantage liegt in der Kurve, als würde die Fliehkraft für ihn nicht gelten, und am Ende der Auffahrt zeigt der Tacho 180 km/h. Aber das ist nur die Aufwärmphase. Als die Strecke endlich frei wird, gibt Bez Gas. „Und hier wollen die 130 machen?“ Er grinst. „230 geht doch auch.“

Das Schöne sei, sagt Bez, dass man sich in diesem Auto bei 230 km/h sicherer fühle als im koreanischen Kleinwagen bei 130.

„Als in den siebziger Jahren die Amerikaner ihr Tempolimit eingeführt haben, sind dort die Unfallzahlen tatsächlich gesunken“, sagt Bez. „Aber wissen Sie auch, woran das liegt?“ Er fährt nun etwas langsamer, gleich kommt eine Brücke, an der oft die Blitzer stehen. „Die amerikanischen Autos waren damals furchtbar unsicher, sogar beim Geradeausfahren.“ Deutschland aber habe die sichersten Fahrzeuge der Welt. Er klingt stolz, als Konstrukteur hat er daran mitgearbeitet.



MARTIN JEHNICHEN

Autokritiker Friedrich

„Das Tempolimit ist meine offene Wunde“

„Die ganzen Brems- und Lenkhilfen, die versteiften Fahrgastzellen, die ganze passive Sicherheit – die hätte es mit Tempolimit so nicht gegeben.“

Wenn heute jeder Kleinwagen mit einem halben Dutzend Airbags geliefert werde, dann, so meint Bez, liege das daran, dass die großen, schnellen Autos diese Technik entwickeln mussten. Autos werden nicht sicherer, wenn man langsam fahren muss. Sie werden sicherer, wenn man mit ihnen schnell fahren kann, glaubt Bez.

Ein Tempolimit sei Quatsch, sagt er, außerdem politisch nicht durchsetzbar.

Im Frühjahr stellt Polo-Fahrer Göppel seinen Antrag für ein Tempolimit den Kollegen aus der Unionsfraktion vor. Er sagt, er hoffe auf Unterstützung, auf viele Unterschriften. Er macht keine Pressekonferenz, will erst die Stimmung sondieren, nur intern, ganz vorsichtig.

Aber die Strategie geht nicht auf.

Noch am selben Tag informiert einer von Göppels Fraktionskollegen die schärfsten Gegner des Limits: In der Berliner Repräsentanz von BMW klingelt das Telefon.

Alle großen Autohersteller leisten sich schicke Repräsentanzen in der Hauptstadt. Dort sitzen Leute, die darauf achten sollen, dass die Politik keinen Unfug macht. Und wenn sie im Begriff ist, Unfug zu machen, muss es Menschen geben, die sie rechtzeitig davon abbringen.

Den Anruf nimmt Jörg Waldeck, 41, entgegen, der Leiter des BMW-Büros. Waldecks Aufgabe ist es, früh von den Plänen im Parlament zu erfahren. Er muss sein Ohr dicht an die Politik halten.

„Es soll einen Antrag geben“, sagt der Anrufer, „für ein Tempolimit 130. Nur dass ihr vorbereitet seid.“

Waldeck ist froh über den Anruf. Er ist immer froh, wenn er von politischen Vorstößen hört, bevor sie in der Zeitung stehen. Es zeigt, dass sein Netzwerk funktioniert, dass sein Ohr dicht genug dran ist.

Bei BMW haben sie große Angst vor dem Tempolimit. Sie fürchten, dass ein Limit gerade Herstellern schaden würde, die große und schnelle Autos bauen. Sie glauben, dass BMW auf der ganzen Welt auch deshalb so begehrt sind, weil sie „auto-bahngetestet“ sind. Für den Verkauf in Deutschland wäre ein Tempolimit ebenfalls riskant. Es ist komisch, wenn man ein Auto mit 130 km/h fahren muss, obwohl es 250 schaffen würde. Es ist wie Sex im Pornokino – irgendwie unbefriedigend.

„Wir müssen den Mythos Autobahn erhalten“, sagt Waldeck. Er sitzt in seinem Büro in einem tiefen schwarzen Sessel, ein junger Mann mit glatter Haut, randloser Brille und bravem Seitenscheitel. Er trinkt Kaffee aus einer Tasse mit dem Aufdruck „BMW Williams F1 Team“ und schaut aus dem Fenster.

Er sieht die Deutschlandflagge auf einem der größten Häuser für Abgeordnete



Abgastester Schmidt: Realistischere Werte als im Autokatalog

te. Das Haus hat die Adresse Unter den Linden 50. Waldeck hat die Nummer 42. Dazwischen liegt noch das Café Einstein, in dem sich Waldeck mit den Abgeordneten zum Frühstück trifft. Er frühstückt oft, er ist Berufsfrühstücker.

Als Waldeck von den Plänen für ein Tempolimit erfährt, bespricht er sich mit seinen Kollegen. Sie beschließen abzuwarten. Sie vertrauen auf den Grundkonsens zwischen der Politik und der Autoindustrie. Er lautet, dass die Mehrheit der Politiker bislang immer bemüht war, das deutsche Auto so gut es geht zu schützen.

Die Autobauer haben eine scharfe Waffe, sie haben Arbeitsplätze. Die werden jedes Mal neu ins Spiel gebracht, wenn es gilt, Gesetze zu verhindern, sei es die Alt-autoverordnung, der Rußfilter, die Dienstwagensteuer oder das Tempolimit.

Jeder siebte Arbeitsplatz in Deutschland sei von der Autoindustrie abhängig, sagt die Autoindustrie. Es ist eine Faustformel, sie ist mehr als umstritten, aber das macht nichts. Sie hat sich selbständig gemacht, sie ist wichtiger Teil des Grundkonsenses.

Der andere Teil ist die Art und Weise, wie die Autoindustrie der Politik ihre Argumente vermittelt. Auf Waldecks Schreibtisch liegt ein ausgeschnittener Zeitungsartikel. „Die größten Spender an die Politik“, lautet die Überschrift. Die deutsche Autoindustrie gehört dazu. Im Wahljahr 2005 spendeten allein Daimler, BMW und Porsche knapp zwei Millionen Euro an die größeren deutschen Parteien.

Die deutsche Autoindustrie kann großzügig sein, und gerade Waldeck hilft gern. Auch wenn die „Sportgemeinschaft Deutscher Bundestag“, „Gruppe Motorsport“, wieder ihren Herbstausflug mit Motorrädern plant. Knapp 30 Abgeordnete fahren jedes Jahr mit, darunter so prominente wie SPD-Fraktionschef Peter Struck. Mal geht es nach Thüringen, mal nach Brandenburg, fast immer ist BMW dabei und stellt seine

Motorräder zur Verfügung. Natürlich wird alles sauber getrennt, die Abgeordneten zahlen ihre Reise selbst, aber am Ende hat BMW den Trip doch irgendwie ermöglicht. Peter Struck lässt sich nicht kaufen, aber seine Freude am Fahren wird nach Kräften unterstützt.

Waldeck braucht Partner, die ihn informieren wie beim Tempolimit, und er braucht Politiker, die sich gern informieren lassen, am liebsten von ihm selbst. Waldeck hat viele Argumente, wenn es um das deutsche Auto geht.

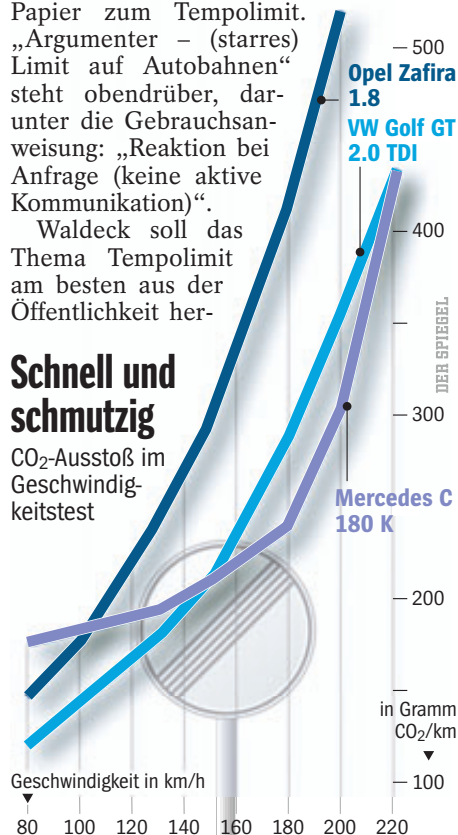
Er steht auf, geht zur Schrankwand, zieht einen Ordner heraus, er sucht das Papier zum Tempolimit.

„Argumenter – (starres) Limit auf Autobahnen“ steht obendrüber, darunter die Gebrauchsanweisung: „Reaktion bei Anfrage (keine aktive Kommunikation)“.

Waldeck soll das Thema Tempolimit am besten aus der Öffentlichkeit her-

Schnell und schmutzig

CO₂-Ausstoß im Geschwindigkeitstest



aushalten, es nicht thematisieren. Er soll den Grundkonsens wirken lassen.

Nur einmal hat Waldeck in den vergangenen Wochen einen Brief an einen Kollegen von Göppel geschrieben, der ebenfalls für ein Tempolimit warb. Es standen alle Punkte aus dem Argumenter drin.

Sein Argumenter hält alle Zahlen bereit, die geeignet sind, den Eindruck zu erzeugen, dass ein Tempolimit rein gar nichts bringt. Nichts für den Verkehrsfluss. Nichts für die Sicherheit. Nichts für den Klimaschutz.

Ein Tempolimit ändert nichts am CO₂-Ausstoß. So steht es geschrieben im Argumenter. So sagt es Waldeck. So sagt es die deutsche Automobilindustrie, so sagen es ihre Partner in der Politik.

Dabei gibt es Messungen, die anderes sagen.

Der Mann, der solche Messungen durchführt, heißt Helge Schmidt. Beim TÜV Nord in Essen ist er zuständig für Schadstoffuntersuchungen, ein gewissenhafter Mann.

„Achtung“, ruft er, er geht durch die Hallen eines Flachbaus, „Vorsicht“, überall stehen Warnschilder, Prüfgeräte, Rampen. Und erstaunlich viele Volvo.

Schmidt soll im Auftrag der schwedischen Umweltbehörde testen, welche Abgaswerte die Fahrzeuge erreichen. Gerade steht der V70 in der Halle, vom Auspuff führt ein dicker Schlauch zu einem blauen Container. Darin stecken Messgeräte, die genau erfassen, in welcher Sekunde wie viel von welchem Gift aus dem Auto kommt. Schmidt und seine Leute haben einen Test entwickelt, der realistischere Werte liefert als die, die in den Katalogen der Autoindustrie stehen.

Normalerweise nämlich ist der Ablauf einer Messfahrt europaweit genau vorgeschrieben: Beschleunigen auf 17 km/h, nach ein paar Sekunden zurück auf null, dann hoch auf 36, ausrollen lassen, 50 fahren, 70 fahren, 100 fahren. Am Ende geht's für zehn Sekunden hoch auf 120, nie höher. „Auf einer echten Straße bewegt sich kein Mensch so“, sagt Schmidt.

Als er damit begann, eigene Fahrzyklen zu testen, als sie 150, 160 fuhren, merkte Schmidt: Jenseits von 120 steigt der Schadstoffausstoß unproportional stark an. Er glaubt, dass manche Autos sogar so konstruiert sind, dass sie nur in den offiziellen Tests klimafreundlich abschneiden.

Für Axel Friedrich und das Umweltbundesamt hat Schmidt speziell den CO₂-Ausstoß ausgewertet: Ein kleines Mittelklasseauto, 1,1 Liter Hubraum, stößt bei Tempo 130 demnach beinahe doppelt so viel CO₂ in die Luft wie bei Tempo 100.

Wenn der Motor dann noch höher gejagt wird, auf 160 km/h oder mehr, wachsen Verbrauch und CO₂-Ausstoß sogar um ein Vielfaches. Herr Schmidt vom TÜV zieht ein anderes Fazit als Herr Waldeck

von BMW: Langsamer fahren spart CO₂.

Nur: Wie viel es spart, das lässt sich leider nicht sagen. Es gibt nämlich keine aktuellen Daten darüber, wie schnell auf Deutschlands Autobahnen tatsächlich gefahren wird. 1981 betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit 120 km/h, 1995 lag sie bei 134. Danach hat die Bundesanstalt für Straßenwesen ihre Messungen eingestellt.

Vielleicht kommt es beiden Seiten gelegen, dass man über die wahre Lage nur Vermutungen anstellen kann. Man kann etwa anführen, dass die Autos heute schneller fahren können als 1995, der Durchschnitt auf Autobahnen also weiter gestiegen sein müsste. Genauso gut aber lässt sich behaupten, die Geschwindigkeit sei heute niedriger. Es sind ja mehr Lkw unterwegs.

Und so liefern die Messungen des Helge Schmidt zwar grammgenaue Werte über den Schadstoffausstoß eines einzelnen Fahrzeugs, aber die präzisen Zahlen führen nicht zu präzisen Schlüssen.

Letztlich sind es gefühlte Argumente, die den Streit prägen. Am Ende geht es nicht um die Zahl der Unfälle, die Zahl der gefährdeten Arbeitsplätze, die Mikrogramm CO₂ oder den Marktanteil deutscher Premiumfahrzeuge.

Es geht darum, ob man die gefühlte Restfreiheit auf der Straße noch braucht oder nicht. Es geht um das Glück, in einem Land, in dem sonst alles geregelt ist, alle Streckenverbote aufgehoben zu sehen. Und sei es nur bis zur nächsten Baustelle.

Schon als Adolf Hitler am 23. September 1933 den Spaten in die Erde stieß, behauptete er, dass die deutschen Autobahnen mehr sein würden als einfach nur Schnellstraßen: ein Symbol für die neue Zeit. Den Arbeitern rief er zu: *Indem wir Hunderttausende ansetzen für große, monumentale, ich möchte sagen Ewigkeitswerte tragende Arbeiten, werden wir dafür sorgen, dass das Werk sich nicht mehr trennt von denen, die es geschaffen haben.*

Nirgendwo sonst in der Welt wurde so etwas Banales wie das Zubetonieren der Landschaft so überhöht und so verherrlicht wie beim Autobahnbau in Nazi-Deutschland. Hitler ließ nicht nur die ersten 3800 Autobahnkilometer zementieren. Seine Propaganda hinterließ in den Köpfen der Deutschen zugleich eine gewaltige Begeisterung für das Auto und den Straßenbau, für Mobilität und Geschwindigkeit. Die Straßenverkehrs-



Aston-Martin-Chef Bez: „Wieso 130? 230 geht doch auch“

ordnung sah schon damals kein Tempolimit vor.

Auch in der Nachkriegszeit stand die Tempofreiheit nicht zur Debatte. Wieder wurden Auto- und Straßenbau zum Symbol, diesmal für den Wiederaufstieg, die Aufbruchstimmung der fünfziger und sechziger Jahre. Eine Generation der Geschlagenen konnte auf der Straße ein Stück ihres Selbstbewusstseins wiederfinden.

Vermutlich trennt man sich nicht gern von Symbolen, die an Schönes erinnern. Seit den siebziger Jahren hat kein Verkehrsminister mehr ein Tempolimit in Deutschland durchsetzen wollen.

Götz Weich hat an einem Konferenz-tisch Platz genommen. Der Tisch steht im größten Vereinsheim der Welt, in der Zentrale des ADAC. Hier, am Münchner Westpark, werden die Interessen von Millionen Autofahrern verwaltet. Der ADAC ist noch viel größer als der Deutsche Fußball-Bund, er ist einer der größten Lobbyverbände der Welt.

Kein Politiker, der noch bei Trost ist, legt sich freiwillig mit dem ADAC an. Deswegen 16 Millionen Mitglieder sind auch 16 Millionen Wähler. Deshalb ist die Geschichte der Tempofreiheit auch die Geschichte von Götz Weich und dem ADAC. 37 Jahre hat er hier dagegen gekämpft.

Seit zwei Jahren ist Weich pensioniert, ein freundlicher Mann mit Herrenhandtasche und Rollkragenpullover, aber er ist

zurückgekommen in den vierten Stock, um zu erzählen, wie es damals zu diesem Slogan kam: „Freie Fahrt für freie Bürger“.

„Eigentlich“, sagt er, „war der Slogan ein Betriebsunfall.“ Ende 1973 hatte die Organisation der Erdölexportierenden Staaten einen Boykott gegen den Westen verhängt. Auf einmal war nicht mehr sicher, ob Deutschland im Winter genügend Energie haben würde, der Ölpreis stieg.

Die Regierung reagierte mit Sonntagsfahrverboten. Am 26. November trat zudem ein Tempolimit in Kraft: 100 km/h auf Autobahnen, solange die Ölkrise dauert. Im Dezember erhielt Weich Hinweise, dass Verkehrsminister Lauritz Lauritzen das Limit beibehalten wollte, für immer. Der ADAC musste reagieren. Im Februar 1974 setzten sich ein paar Ehrenamtliche zusammen, das Gremium der Motorsportler, und entwickelten eine Idee – ohne die Chefs und die Festangestellten zu fragen.

Sie würden eine Million Aufkleber drucken, „Freie Bürger brauchen freie Fahrt“, in blauer Schrift, zehn Pfennig das Stück. Kein Argument war prägnanter, besser als dieser Satz: Wer Schnelfahren verbietet, verbietet Freiheit.

Doch die Aufkleber waren schon gedruckt, da stoppten die Hauptamtlichen die Aktion ihrer Motorsportler. Ihnen war der Spruch zu ideologisch, zu plump, irgendwie peinlich. Die Regionalverbände mussten ihre Aufkleberkisten zurück nach München schicken.

Und dennoch hatten die Motorsportler einen Nerv getroffen. Die Aufkleber konnte man zurückholen, der Slogan aber war in der Welt. Weich legte sich einen der letzten Aufkleber in die Schublade.

Ab Mitte März 1974 durfte in Deutschland wieder gerast werden, das Tempolimit war 111 Tage in Kraft.

Was konnte man aus diesen 111 Tagen lernen?

Tatsächlich war die Zahl der Unfalltoten stark gesunken, im Januar um rund 60 Prozent. „Aber“, sagt Weich, „der Winter war auch härter als im Jahr davor, das senkt das Verkehrsaufkommen. Wegen der Ölkrise sind die Leute weniger Auto gefahren, kein Wunder, dass es weniger Unfälle gab.“ Am Tempolimit habe das nicht gelegen.

Natürlich ist auch Uwe Kirsch Mitglied im ADAC, obwohl er ihn manchmal etwas schlaff findet. Kirsch klagt gegen bereits bestehende Tempolimits auf Autobahnen. Seine Klagen heißen „A9 Allers-

ANDREW FOX / CORBIS



PETER KNIEFFEL / PICTURE-ALLIANCE/ DPA

Autobahnkreuz Neufahrn bei München: Am Ende ist zwar jeder Autobahntote einer zu viel, aber irgendwie auch ein Stück Munition

berg“, „A 73 Feucht“ oder „A 3 Behringsdorf“. Die „A 9 Münchberg“ befindet sich im ruhenden Widerspruchsverfahren.

Kirsch, 41, aus Roth in Mittelfranken fährt mehr als 70 000 Autokilometer pro Jahr, er muss viele Kunden besuchen, genügend Gründe, sich zu ärgern.

„Ich fühle mich zu diesen Klagen berufen“, sagt Kirsch. Er ist der Anti-Friedrich, er will nicht mehr, er will weniger Tempolimits in Deutschland. Aber genau wie Friedrich sagt er, es gehe ums Prinzip: „Es geht hier um ein Stück Kulturgut. Wir haben das Recht, es anders zu machen als der Rest der Welt. Wir sind schließlich die Erfinder des Autos und der Autobahnen.“

Wenn Kirsch nicht gerade hinter dem Lenkrad klemmt, dann recherchiert er, auf Ämtern oder im Internet. „Ich bin dafür, die deutschen Rinder zu verbieten“, sagt Kirsch. Die seien schädlicher für das Klima als die Tempofreiheit. „Wenn Rinder furzen, stoßen sie Methan aus, jede Kuh 350 Liter Klimagas am Tag.“

In Wahrheit sorgen alle Kühe zusammen für 1,8 Prozent der klimaschädlichen Gase, der Straßenverkehr hingegen ist für knapp ein Fünftel der CO₂-Emissionen verantwortlich. Doch die Kuh-Geschichte ist eine der beliebtesten in Autofahrer-Foren im Internet, man erzählt sie weiter, bis keiner mehr fragt, ob sie stimmt.

Jetzt kommt Kirsch zum Sicherheitsargument. Als es auf den 11,25 Autobahnkilometern bei Allersberg noch kein Tempolimit gab, starben auf diesem Stück innerhalb von drei Jahren zwei Menschen. Er hat bei den Behörden Akteneinsicht verlangt: „Ein Nässe-Toter. Ein Übermüdungs-Toter“, sagt er. „Die wären mit Tempolimit genauso gestorben.“

Es ist alles Interpretations-sache. Es ist im kleinen Kampf

um die A 9 bei Allersberg nicht anders als beim großen Kampf um ganz Deutschland.

Im vergangenen Jahr starben 645 Menschen auf Autobahnen, mehr als zwei Drittel davon auf Strecken ohne Tempolimit. Das könnte dafür sprechen, ein Limit einzuführen. Aber: Nur bei der Hälfte der Todesfälle spielte laut Polizei eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ eine Rolle. Allein 30 Menschen starben durch Geisterfahrten, 25 an einer Baustelle, 37 beim ungeschickten Spurwechsel, 43 beim Aufprall auf stehende Fahrzeuge, und 26 gelten als getötete Fußgänger, weil sie etwa nach einer Karambolage ausgestiegen waren und erfasst wurden. All denen hätte ein Tempolimit kaum geholfen.

Am Ende ist zwar jeder Autobahntote ein Toter zu viel, aber irgendwie auch ein Stück Munition.

Axel Friedrich hat ein Bild für seinen Kampf für ein Limit gefunden. Er steht auf einem Berg und wirft seit 30 Jahren Schneebälle den Hang hinab. Er hofft immer noch auf den einen Ball, der eine Lawine in Gang setzt. Dummerweise waren die, auf denen seine Hoffnung ruhte, bislang

keine Hilfe. Herr Göppel von der CSU erhielt irgendwann einen Anruf vom Büro seines Fraktionschefs. Mit seinem Antrag verstoße er gegen die Geschäftsordnung der Fraktion, sagte Peter Ramsauer. Es waren formale Einwände, aber dahinter steckten inhaltliche. Göppel sollte den Antrag stoppen.

Am selben Tag bekam auch Frau Wright, seine Mitstreiterin von der SPD, einen Anruf. „Verfolg das nicht weiter“, sagte Olaf Scholz, der Parlamentarische Geschäftsführer der SPD. „So was macht man nicht. Nicht gegen den eigenen Minister.“ Der Verkehrsminister heißt Wolfgang Tiefensee und wird gerade von der SPD gestellt.

Dann verkündeten die Fraktionschefs von Union und SPD, Volker Kauder und der Motorradfreund Peter Struck, dass der Antrag gestoppt sei. Herr Göppel erfuhr davon aus den Nachrichten und fühlte sich gedemütigt. Herr Waldeck ging an diesem Morgen besonders gutgelaunt frühstücken. Wieder war ein Vorstoß gescheitert.

Leider sei die Industrie in den Hinterzimmern sehr erfolgreich, sagen die Verlierer. Aber weil sie das Verlieren gewöhnt sind, reden sie lieber über ihre Hoffnungen. Herr Göppel hofft jetzt auf Europa, er sagt, der Druck werde wachsen. Frau Wright möchte noch einmal mit dem Verkehrsminister reden, der ist ja aus der eigenen Partei.

Wer möchte, kann sich sogar die Autoausstellung in Frankfurt als Zeichen der Veränderung schönreden. Bei allen Veranstaltungen wurde das Klima zum wichtigen Thema erhoben. Die Hersteller stellten Schilder vor die Autos, auf denen der CO₂-Ausstoß stand. Man gab sich Mühe, dem Klima Rechnung zu tragen.

Der Star der Messe aber war der Audi R8. Er hat 420 PS und fährt schneller als 300 Stundenkilometer. ♦



WOLFGANG MARIA WEBER

Ex-ADAC-Funktionär Weich: 37 Jahre Kampf gegen das Tempolimit