

AUTO

MOTOR

MORD!

AUTO:

Geschwindigkeit, Eigengewicht und Schadstoffausstoß

Die Diskussion um die Einführung von Tempo 80/100 währt auch in Österreich schon lange.

Was aber zumindest mir immer wieder fehlt, ist die sachliche fundierte Information über die tatsächlichen Emissionen verschieden großer PKW's bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Bereits im Oktober 1984 brachte "DER SPIEGEL" einen Bericht über Schadstoffausstoß im Zusammenhang mit Tempo 80/100.

Hier eine kurze Wiedergabe der technischen Fakten.

Die Qualität der Einwände gegen das Tempolimit bestatigt die Psychologin, 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 Höpfer, "der Bundeswehrjet Tornada das sauberste Fortbewegungsmittel."

Unausrottbar, so scheint es, hat sich bei Schnellfahren 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.

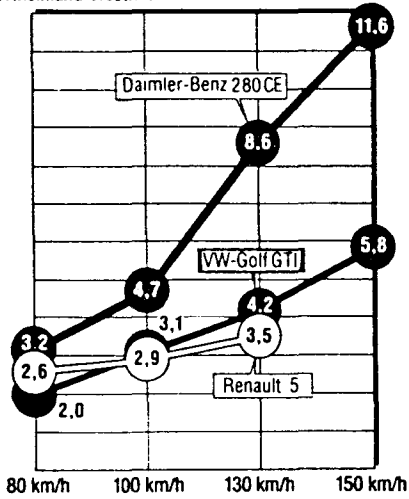
Messungen des TÜV Essen belegen das Gegenteil. Der Grund: Eine entscheidende Rolle beim Ausstoß der Stickoxide spielt das Gewicht, das der Motor fortbewegen muß.

Oft hört man die Aussage, das Tempolimit führt zu mehr Staus auf unseren Straßen. Vergessen werden dabei offenkundig die Verkehrsflußtheorien, die Studenten der Verkehrswissenschaft in den Anfangssemestern vermittelt werden:

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

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



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.

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 % mehr Kohlenwasserstoffe in die Luft als der Langsamste, der mit einem Stundenmittel von 102 km/h über die Strecke kam.

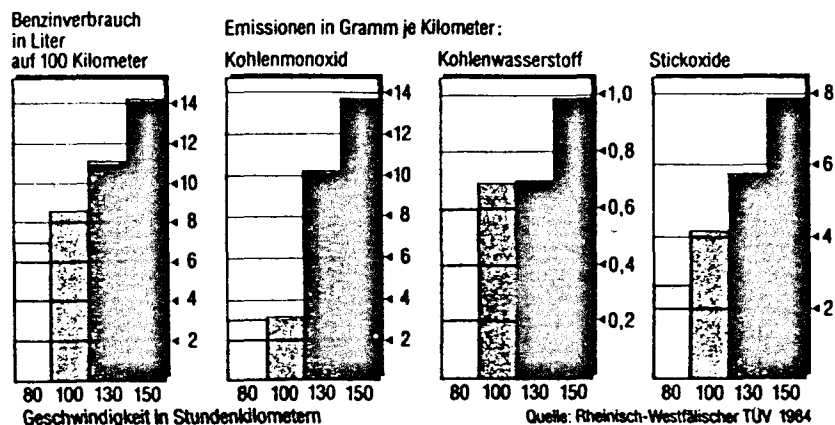
Nur: Die Wende in der Umweltpolitik läßt sich nicht mit einem einzigen, genialen Wurf schaffen; dazu gehören viele Teil-Entscheidungen. Solange der Verweis auf die anderen Dreckschleudern die jeweiligen Verursacher vor Sanktionen bewahrt, solange werden Fauna und Flora mit immer mehr Schmutz überschüttet.

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

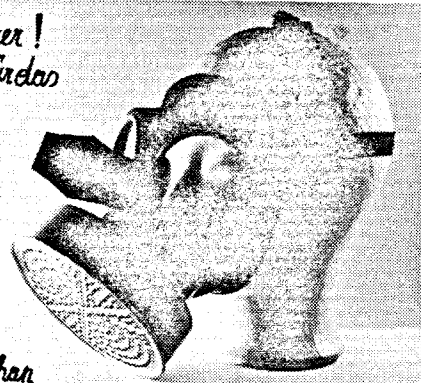
Bert

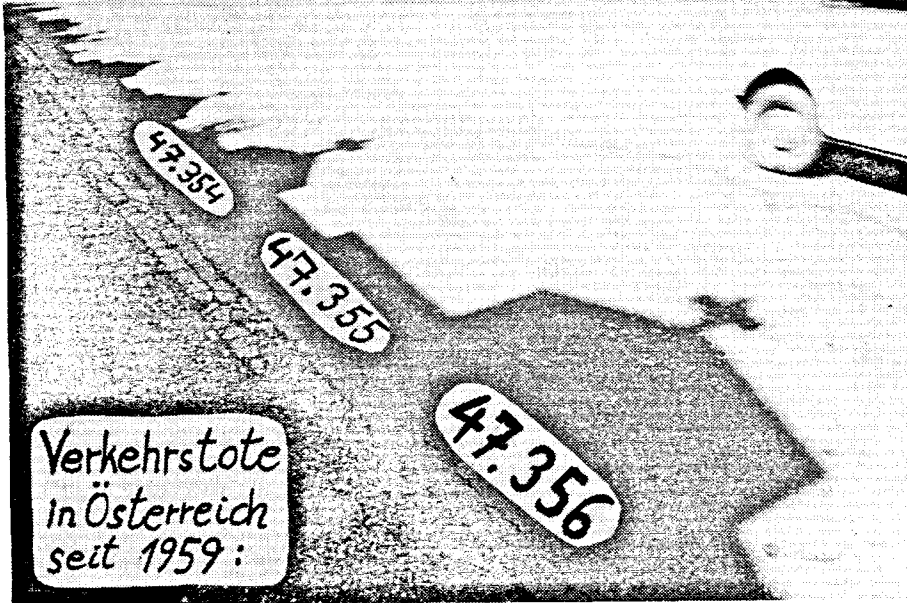
SCHNELLER = MEHR GIFT

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



*Autofahrer!
Danke für das
CO
NO
CO₂
NO₂
SO₂
Benzopyren
Alddehyd
Acetaldehyd
Benzol
Dichlormethan
...*

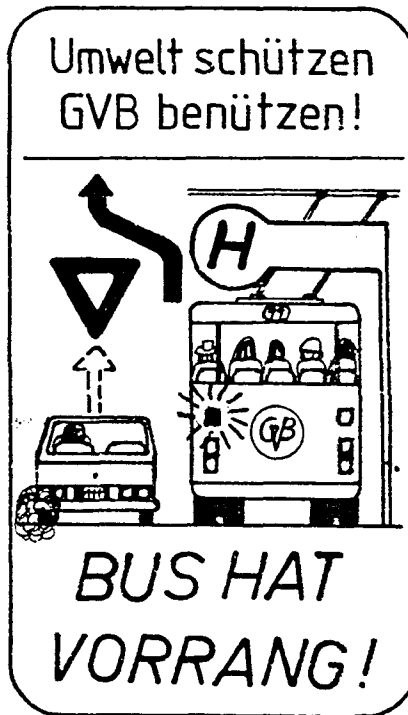




Verkehrstote
in Österreich
seit 1959:

Wie es die Basler schafften, daß 10.000 Autofahrer auf öffentliche Verkehrsmittel umstiegen.

Einen gewaltigen Erfolg zeitigte die Einführung eines "Umweltschutz-Abonnements" durch die private Baselland Transport AG. Die 33 prozentige Preissenkung (auf umgerechnet 280 Schilling pro Monat), die durch einen Zuschuß seitens der beiden Basler Halbkantone ermöglicht wurde, die Übertragbarkeit und die uneingeschränkte Gültigkeit an Sonn- und Feiertagen des U-Abos führte dazu, daß 60.000 Basler, davon ca. 10.000 ehemalige Autofahrer von der günstigen Gelegenheit Gebrauch machten. Die Beweggründe für die Initiative waren die Hiobsbotschaften vom sterbenden (und in der Stadt großteils schon: toten) Wald. Und deshalb bezeugt auch jeder Besitzer des U-Abos durch seine Unterschrift, daß er in Zukunft so oft wie möglich anstelle eines privaten Motorfahrzeuges das öffentliche Verkehrsmittel benutzen wird. Die durch diesen Erfolg zusätzlich eingenommenen Millionen fließen direkt in den Ausbau des Schienennetzes, kommen also sofort der sinnvollen Arbeitsplatzbeschaffung zugute. Die Vorgänge in Basel bewegte auch die schwer defizitäre Schweizer Bundesbahn dazu, eine bereits in Aussicht gestellte Tarifierhöhung zurückzunehmen. Ob sich die Erkenntnis, daß die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sehr wohl von der Höhe der Fahrpreise abhängt bis nach Österreich z. B. in die Chefetagen von ÖBB und GVB durchspricht? PS: Um die Attraktivität weiter zu erhöhen, könnten die Verkehrsbetriebe auch eine Pünktlichkeitsgarantie geben. Wenn die Straßenbahn Verspätung hat, fahren die Fahrgäste, die sich an der Haltestelle die Füßenden Bauch standen, einfach gratis.



Gerfried Cebrat



TEMPO 80

FRAGE: Sind Sie aus Umweltschutzgründen für oder gegen Tempo 80 auf Freilandstraßen?

56 % dafür
38 % dagegen
6 % ohne Meinung

Im Gegensatz zu Tempo 100 auf Autobahnen fand sich bei dieser Frage eine Mehrheit für die Tempobeschränkung von 80 km/h auf Freilandstraßen. Frauen sprachen sich sehr stark für die Temporeduzierung aus (61 Prozent) hingegen waren nur 51 % der Männer dafür und 45 % dagegen. Ähnlich wie das Antwortverhalten der Männer war auch das der Führerscheinbesitzer (50 % dafür, 45 % dagegen).

Vorrang für den öffentlichen Verkehr!

Viele Autofahrer wissen nicht, daß Autobusse beim Verlassen der Haltestellen Vorrang gegenüber dem fließenden Verkehr haben. Eigenen Beobachtungen zufolge erzwingen sie in Graz vielmehr durch Beibehalten der hohen (und in vielen Fällen zu hohen) Fahrgeschwindigkeit die Vorfahrt. Um die Autofahrer an die Rechtslage zu erinnern, haben sich die Salzburger Verkehrsbetriebe etwas einfallen lassen. Sie brachten einen

Aufkleber (eine Nachschöpfung für Graz ist nebenstehend abgebildet) auf den Rückseiten der Autobusse und O-Busse an. Die eingezeichnete Oberleitung ist wohl nur ein frommer Wunsch, hier könnte man den elektrischen Strom wirklich sinnvoll für den Umweltschutz einsetzen.