

Von Dr. B. L ö t s c h

PS-Fetischismus

Das Problem der „Bleizusätze“ und neuerdings der aromatischen Benzinkomponenten, aber z. T. auch das der Stickoxyde wurde uns durch den Trend zum *hochverdichteten* Hochleistungsmotor beschert (jedes Jahr noch mehr PS — aus dem gleichen Hubraum —, nicht nur wegen der Hubraumsteuer, sondern vor allem wegen der erwünschten Sparsamkeit im Verbrauch).

Eine erste Abhilfe wäre der Übergang zu etwas niedrigeren Verdichtungen. Dies würde die Leistung der Motoren um durchschnittlich 10 Prozent senken. Solange die PS-Zahl aber zu einem derartig starken Verkaufsargument und auch zu einem Moment männlicher Selbstbestätigung aufgebaut wird, sind solche Maßnahmen kaum durchzusetzen. (In Amerika ist es deshalb bereits verpönt, mit der PS-Zahl Werbung zu treiben.) Statt einer entsprechenden Aufklärung versuchte man bei uns lieber die Blei-Toxizität wegzudiskutieren oder als ungeklärt hinzustellen.

Dort aber, wo man zugibt, daß eine Senkung der Verdichtung wünschenswert wäre, redet man den Leuten wiederum ein, zum Ausgleich des Leistungsverlustes sei es nötig, zu „amerikanischen Hubräumen“ überzugehen, was den Trend zur 3- bis 4-Liter-Maschine bedeuten würde. Dies ist ebenfalls eine Fehlinformation, da die oben erwähnte Verdichtungssenkung bestenfalls eine 10prozentige Erhöhung des Hubvolumens rechtfertigen würde — und auch das nur, solange die PS-Zahl als unantastbarer Wert deklariert wird. Von dieser — verkaufspolitisch gelenkten — PS-Lizitation wegzuführen, wäre z. B. Aufgabe einer umweltfreundlichen Meinungsbildung durch wirtschaftlich unabhängige Autofahrervereinigungen!

„Schuld sind die anderen“

Nicht auszurotten ist die Tendenzmeldung, daß nicht das Auto, sondern Hausbrand und Industrie die hauptsächlichen Luftverschmutzer seien. Dies ist für die meisten österreichischen Städte unhaltbar. Besonders in Wien spielt die Industrie keine größere Rolle, und der Hausbrand ist nur in der Heizperiode relevant. Und selbst in der Heizperiode: Man erinnere sich an die unglaubliche Verbesserung der Luftqualität auf der Wiener Mariahilferstraße, als man sie zur Weihnachtszeit zur Fußgängerstraße erklärte. Die Luft wurde von den Passanten als klar und rein bezeichnet (trotz Hausbrand). Dennoch soll das schwerwiegende Problem des SO₂ aus fossilen Brennstoffen nicht wegdiskutiert werden — aber dieses hat noch kein ernstzunehmender Umweltfachmann den Autos in die Schuhe geschoben.

Aber weder CO noch Blei, noch Stickoxyde, noch Kohlenwasserstoffe, Giftkomponenten, die das ganze Jahr hindurch auf Passantenniveau emittiert wurden und die Innenstädte so ungesund werden lassen wie noch nie, können der Industrie und dem Hausbrand angelastet werden. Hier ist das Auto lokal zu 90 bis 100 Prozent die Hauptquelle.

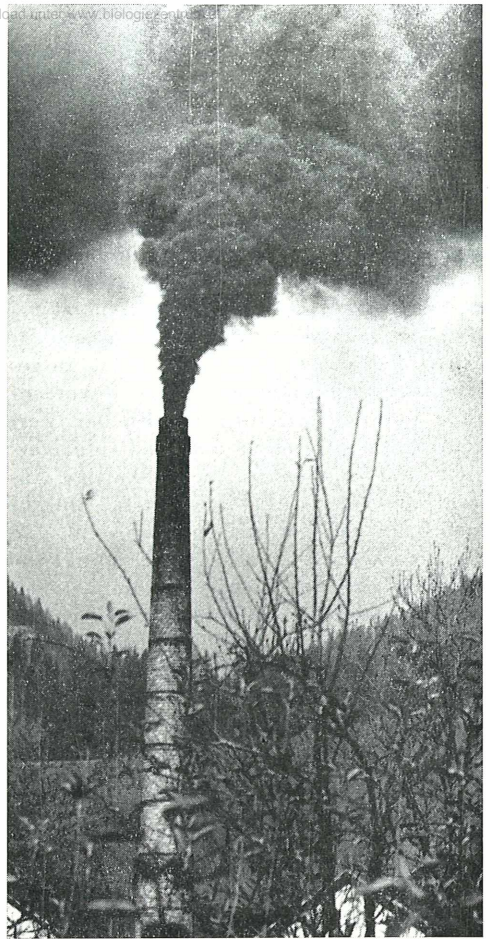
Scheinlösungen: Vergasereinstellung und Fließverkehr

Die Leerlaufregulierung, die eine durchschnittliche Senkung der CO-Emissionen um ein Drittel bewirken kann (und das nur bei den *behandelten* Fahrzeugen), ist völlig unzureichend, um einen ersten Beitrag zur städtischen Luftsituation zu lei-

sten. Erstens ist diese Maßnahme nicht dauerhaft und betrifft nur einen Betriebszustand des Motors, zweitens bedeutet eine Senkung auf durchschnittlich 4 bis 6 Vol.-Prozent CO noch immer, daß die Abgase nach Verlassen des Auspuffes sofort auf das 5000fache verdünnt werden müßten, um unter die höchstzulässige maximale Immissionskonzentration der WHO zu kommen (0,001 Prozent oder 10 pp). Die Erfahrung zeigt, daß dieses WHO-Limit in den engen Straßen der Innenstadt gleich um das fünf- bis siebenfache überschritten werden kann — und erst recht in Kolonnen und im Fahrzeuginneren, wo Werte von Hunderten ppm CO gemessen wurden. Die Folgen sind Kopfweh, Müdigkeit, Senkung des Lebensgefühls und der Reaktionsfähigkeit.

Das bedeutet: Hinter den großangelegten Vergasereinstellaktionen mag guter Wille stehen, aber der Erfolg ist, vom Standpunkt des Physiologen aus betrachtet, völlig unzureichend. Solche Aktionen sind eher geeignet, das Abgasproblem aus dem öffentlichen Gewissen zu verdrängen („Wir haben ohnedies etwas getan“), als es aus der Stadtluft zu eliminieren! Echte Abhilfen wurden meines Wissens nicht ernstlich propagiert. (Siehe weiter unten.)

Eine weitere Fehlinformation ist die Behauptung, ein „Flüssigmachen des Verkehrs“ könne die Lebensqualität in der Stadt heben. Es stimmt zwar, daß flott arbeitende Motoren *perzentuell weniger CO* produzieren. Dafür ist der Gesamtdurchsatz an Treibstoff erhöht, und vor allem werden in den flotten Betriebszuständen mehr Bleiverbindungen und mehr Stickoxyde emittiert. Außerdem werden in der Zeiteinheit wesentlich mehr Fahrzeuge durch ein bestimmtes Straßenstück geschleust, und die Staub- und Lärmbelastung kann dadurch steigen. Abgesehen davon ziehen innerstädtische Hochleistungsstraßen unweigerlich noch mehr Autos an, mit dem bekannten Ergebnis, daß sie zu Spitzenzeiten erst recht wieder verstopft sind (Gürtel, Lastenstraße). Das heißt: Durch eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens wird die vermeintliche Wohltat



Über den gewaltigen Qualmwolken der Industrieschlote werden die giftigen Auspuffgase oft vergessen.

Foto: Hans Blaser

des flüssigen Verkehrs über kurz oder lang zur Plage.

Und selbst dort, wo die gewünschte Flüssigkeit realisiert ist (zu *bestimmten* Tageszeiten am Gürtel oder auf der Triesterstraße), ist die Lebensqualität links und rechts davon katastrophal abgesunken, so daß es jeder stadtplanerischen Vernunft widerspräche, mehr solcher Fließbänder des Lärms und der kontinuierlichen Verschmutzung durch dicht bewohnte Gebiete zu legen. Womit die vielpropagierte Flüssigmachung des Verkehrs im Innenstadtbereich als kurzsichtige Ideologie entlarvt wäre, die sich in amerikanischen Städten längst ad absurdum geführt hat.

Kampf gegen Einschränkungen des Individualverkehrs

Die einzig mögliche Alternative wäre die Hebung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel — das bedeutet, vor allem zu verhindern, daß sie im Individualverkehr steckenbleiben. Die im Wissenschaftlichen Beirat der Gemeinde Wien ausgearbeiteten Empfehlungen zur Bevorrangung und Abschirmung öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber dem Individualverkehr sind aber sofort in das heftige Abwehrfeuer des ÖAMTC geraten, obwohl man heute auf der ganzen Welt weiß, daß diese verkehrstechnische Schwerpunktverlagerung eine der wichtigsten Maßnahmen zur Verbesserung innerstädtischer Lebensbedingungen wäre. Die Opposition des ÖAMTC gegen solche Bemühungen (siehe z. B. A. T. 412, 1973) ist unverständlich, da sich der Individualverkehr in der Innenstadt ohnehin vor unser aller Augen selbst ad absurdum führt und durch örtliche Beschränkungen für den privaten Autoverkehr dem Klub wohl sicherlich kein einziges Mitglied verlorenginge!

Die vom Präsidialjuristen des ÖAMTC geäußerte These, *das Maß aller Dinge sei für den ÖAMTC der kraftfahrende Mensch*, ist ein zutiefst asoziales Dogma. Es gibt nämlich noch immer wesentlich mehr *nichtkraftfahrende Menschen* — besonders Kinder, Frauen und alte Menschen, die kein Fahrzeug haben, um den ungesunden Lebensbedingungen unserer Innenstädte beliebig entfliehen zu können.

Wenn die Kernbereiche unserer Städte heute als *Wohngegenden* entwertet und auf dem besten Wege sind, zu Wohnghettos sozial Unterprivilegierter zu werden, die sich die Flucht an den Stadtrand nicht leisten können, so geht dies auf das Konto der Autolawine.

Deshalb ist es eine Perversion, in lancierten Leserbriefen und Tendenzartikeln zu behaupten, die Innenstadt würde ohne privaten Autoverkehr „veröden“ und zum „Slum“ werden. Sie war vor dem ungehemmten Eindringen einer überflüssigen Automobilluft gesünder als heute, und jede „Revitalisierung“ wird diesen Umstand zu berücksichtigen haben. Tragbare Lösungen

zur Bewältigung des für Bewohner und Wirtschaft unentbehrlichen Verkehrs bieten sich an (s. u.).

Was könnten Autofahrervereinigungen tatsächlich zur Lösung der Umweltproblematik beitragen?

1. Öffentlichkeitsarbeit.

● *Keine Unwahrheiten* über die Schädwirkungen des Kfz in Ballungsräumen, insbesondere über die Problematik des Hochleistungsmotors. (Abgehen von der Verherrlichung der PS-Zahl.)

● *Keine Scheinlösungen* wie Vergaserregulierungen oder Propagierung des Fließverkehrs.

● *Keine Attacken* gegen Einschränkungen des Individualverkehrs zugunsten öffentlicher Verkehrssysteme oder Fußgängerzonen.

2. Schaffung technischer Einrichtungen zur routinemäßigen Messung von Kfz-Emissionen in allen Fahrzuständen (Walzenprüfstände für Europa-Testprogramm).

3. Aufklärung und Initiativen in Richtung Flüssiggas: Flüssiggasantrieb könnte — auf der Basis unserer derzeitigen serienmäßigen Motoren — bereits das CO-, Blei- und Kohlenwasserstoffproblem weitestgehend eliminieren. Die Umbaukosten von ca. 6500 bis 8000 Schilling pro Wagen wären wegen der geringen Treibstoffkosten (S 1,80/l) zumutbar. Bei Überlandfahrten genügt das Umlegen eines Hebels auf Benzinantrieb.

Voraussetzungen

a) Die Autofahrervereinigungen müßten mit ihrem Einfluß dafür sorgen, daß jeder Autofahrer in der Großstadt die Möglichkeit zum Tanken von Flüssiggas erhält (d. h., die Schaffung entsprechender Einrichtungen bei einer genügenden Zahl von Tankstellen durchsetzen, wobei auch ein Überdenken des derzeit noch geltenden Verbotes von Wechselflaschen zu fordern wäre).

b) Weiters müßte die Mineralölindustrie dazu gebracht werden, für die Bereitstel-

lung zusätzlicher Flüssiggasmengen Vor-
sorge zu treffen (d. h., den Crackprozeß
nicht nur bis zum Benzin, sondern bis zu
niedermolekularen Komponenten weiter-
laufen zu lassen).

Die engen Beziehungen des ÖAMTC zur
Mineralölindustrie könnten hiebei ein un-
erwartetes Positivum bilden.

4. Positive Information über Alternativ-
Antriebssysteme: Die Automobilindustrie
ist aus produktionstechnischen Gründen
(Amortisation vorhandener Fertigungs-
anlagen) interessiert, dem Vergaser-Otto-
Motor (eventuell mit umweltkosmetischen
Eingriffen) noch so lange wie möglich seine
beherrschende Rolle zu erhalten. Sie ex-
perimentiert zwar mit Alternativantrieben
(Elektroantrieb, Hybridantrieb, d. h. Stir-
ling- oder Flüssigmotor plus E-Motor), ver-
kündet aber meist auch gleich die Un-
brauchbarkeit solcher Lösungen.

Die Autofahrervereinigungen könnten
es sich hingegen wohl leisten, eine Good-
will-Propaganda für umweltfreundliche
Stadtfahrzeuge zu machen, anstatt sie von
Zeit zu Zeit als Kuriosa abzubilden und
lächelnd abzutun. Wenn man nämlich nicht
die Universalität konventioneller Fahr-
zeuge verlangt, sondern die Erfordernisse
des innerstädtischen Lieferverkehrs als
Maß für die Eignung zugrunde legt, gibt
es bereits heute eine Reihe serienreifer
Lösungen.

Es ist geradezu lächerlich, mit welcher
Einmütigkeit Motorjournalisten die

Brauchbarkeit von Elektrofahrzeugen ab-
streiten, obwohl sie täglich durch die gel-
ben Postfahrzeuge widerlegt werden, die
seit Jahrzehnten bestens arbeiten (wobei
heute viel bessere Konstruktionen ange-
boten werden — so z. B. das in Plastik-
Sandwich-Leichtbauweise konzipierte E-
Fahrzeug von MBB).

Mehr noch — der ÖAMTC könnte eine
E-Lieferwagengenossenschaft für die Ge-
schäftsleute der City ins Leben rufen, die
sich eines gemeinsamen Fuhrparks und ge-
meinsamer Batteriewechselstationen be-
dienen könnte. Ebenso könnte in Zusam-
menarbeit mit den Taxiunternehmern eine
umweltfreundliche Lösung für eine Flotte
von City-Taxis gefunden werden.

Das mindeste aber wäre eine große In-
formationsveranstaltung für Presse und
Wirtschaft, zu der man möglichst alle
greifbaren City-Fahrzeuge aus allen Län-
dern zu Probefahrten nach Wien holt (vom
E-Moped bis zum Lieferwagen). Durch
Sonderbestimmungen gesetzgeberischer
oder fiskalischer Art könnte man solchen
Fahrzeugen sehr bald einen gesicherten
Markt verschaffen.

Dies ist nur ein kleiner Ausschnitt aus
dem Aufgabenkatalog, der den Autofahrer-
vereinigungen aus ihrer Mitgliedschaft
zum Kuratorium für Umweltschutz er-
wachsen müßte — sofern ihr Beitritt nicht
als Farce, sondern als wertvoller Beitrag
im Dienste der größten humanitären Auf-
gabe unserer Zeit aufgefaßt werden soll.

Verlangen Sie überall die allseits anerkannten
QUALITÄTSSCHUHE
aus der Produktion der Firma
CHRISTOF NEUNER
Gegründet 1739

Leder- und Schuhfabriken
Klagenfurt/Kärnten — Lienz/Tirol

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1973

Band/Volume: [1973_3](#)

Autor(en)/Author(s): Löttsch Bernd

Artikel/Article: [Kraftfahrzeug und Umweltschutz. 58-61](#)