

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 110 (1984)
Heft: 13

Artikel: Langsamer geht's vielleicht doch rascher
Autor: Knobel, Bruno
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-604233>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Langsamer geht's vielleicht doch rascher

Die Milchkuh

Von den insgesamt 200 Millionen Kubikmeter Waldbäumen der Schweiz sind gemäss «Sana-silva»-Studie 8 Millionen Kubikmeter bereits todkrank. Dies ist das jüngste Element zum bevorstehenden Nekrolog. Es gibt hierzulande wohl keinen Menschen, der nicht der Meinung wäre, es müsse dringend und *sofort* das *Menschenmögliche* gegen den forstlichen Exitus getan werden. Aber wer von Temporeduktion spricht, der macht sich lächerlich; und wer gar von autofreien Sonntagen redet, dem wird in Gedanken sorgenvoll der Puls gegriffen. Die sind ja nicht ganz bei Trost! Und die Skeptiker haben wohl recht: Wer beweist denn, dass die Bäume tatsächlich wegen der Autos sterben; und überhaupt: zwar hat oder fährt praktisch jeder Auto, aber immer macht man gerade und nur dieses Vehikel zum Sündenbock! Immer die Kleinen! Und jetzt sollen die Automobilisten, die via Benzinoll ja ohnehin schon die Autobahnen berappt haben, noch zusätzlich mit einem Autobahn-Zoll belastet werden, nur weil der Bund mit seinen maroden Finanzen eine neue Milchkuh braucht. Soll dieser Kuh nun auch noch die Gangart vorgeschrieben werden, mit Tempolimiten, die ja doch bloss Alibiübungen wären? Denn was damit gewonnen werde, sei ja mit Sicherheit «nur» wenig.

Die Experten

Hätte es dieses Beweises überhaupt bedurft, dann bewiese das Waldsterben, wie kompliziert unser Leben geworden ist. Denn der von Fachkenntnissen relativ unbelastete Bürger steht verstört vor dem Pingpong der sachkompetenten Experten. Mit einer Tempolimite von 80/100 auf Strassen ausserorts/Autobahnen liessen sich 10% des Schadstoffausstosses vermeiden, konnte man vernehmen; und das entspräche dem Effekt von 33 autofreien Sonntagen. Gut!

Aber das bleibt schon deshalb nicht ohne Widerspruch, weil – wie die einen Verkehrsexperten meinen – diese Tempodrosselung zu vermehrter Kolonnenbildung führte, was zur Folge habe, dass in Kolonnengebieten die zwar geringeren Mengen ausgestossenen

Schadstoffes pro Auto sich summierten und sich erst noch das Unfallrisiko erhöhte.

Andere allerdings sind überzeugt, die Tempolimite verringere nicht nur die Schadstoff-Emission, sondern reduziere auch den Verkehrslärm (was auch nicht nichts sei) sowie das Unfallrisiko, ja eine geringere, aber gleichmässige Geschwindigkeit ermögliche es, mit geringeren Abständen zu fahren, und das erhöhe erst noch die Leistungsfähigkeit der Strassen.

Welterfahrenere führen im übrigen gerne die USA – das Autoland par excellence – an, wo die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen bei läppischen 88,4km/h liege, ohne dass sich die Millionen von Lenkern deswegen versündenbock fühlten.

Der Streit geht aber erst so richtig los bei den Schadstoffen.

Wie weit auseinander die extremsten Meinungs-Pole liegen, beweist etwa (einerseits) die Behauptung, in der BRD gingen jährlich rund 3,5 Mio. Tonnen Schwefeldioxid und 3,1 Mio. Tonnen Stickoxide in die Luft, letztere etwa zu 50% aus Automotoren, und besagte Tempobeschränkung würde in der BRD zu einer jährlichen Reduktion des Ausstosses von Stickoxid um 160000 bis 300000 Tonnen führen, wozu (andererseits) ein versierter Verkehrsteilnehmer fragend anführt, ob ein mit *laufendem Motor stehender* Kleinstwagen (womöglich mit Umweltschutzkleber und defektem Auspuff) denn besser sei als ein gefahrenes Tempo 130. Er meint mit andern Worten, die Tempolimite dürfe nicht zum Götzen eines blinden oder alibiösen Umweltschutz-Kultes werden. Na, also!

Doch dann kommt der Fachexperte A und gesteht zwar ein, dass bei kleinerer Geschwindigkeit der Ausstoss von *Stickoxid geringer sei, dass es aber durchaus möglich sei, dass sich dabei der Ausstoss von Kohlenmonoxid erhöhe*, was für Fachfremde alarmierend klingt. Also gehupft wie gesprungen?

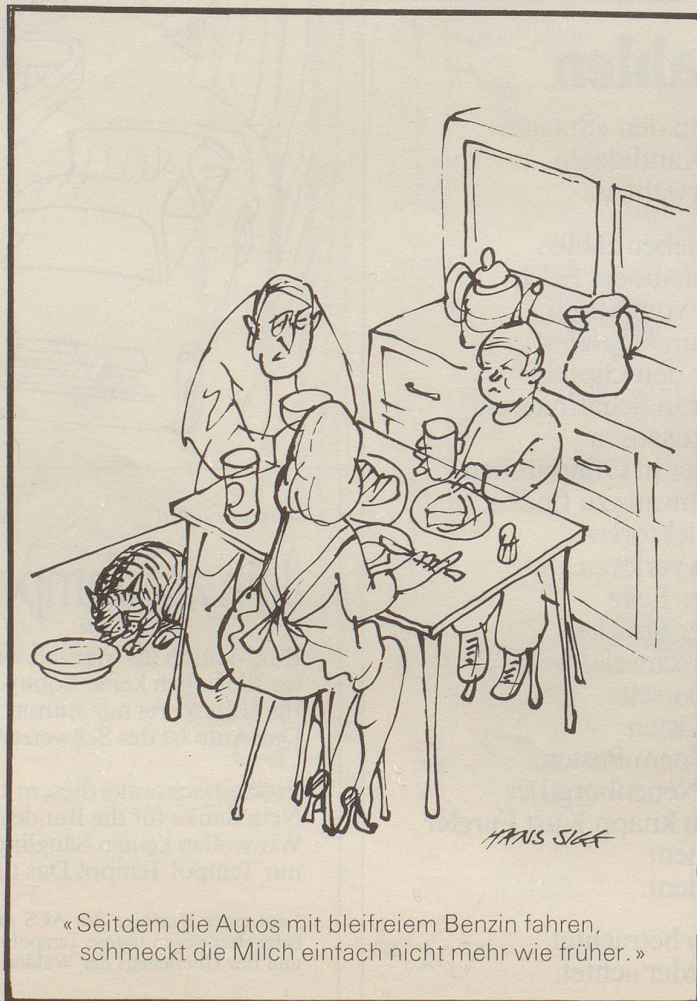
Fachexperte B jedoch kontert: Man kann über *Kohlenmonoxid* sagen, was man will, aber eines weiss «man» doch und ist sicher: Es gefährdet zumindest Bäume in keiner Weise; es wandle sich in der Atmosphäre rasch um in ungefährliches *Kohlendioxid* (CO₂), das für alle Pflanzen, also sogar für Bäume, lebensnotwendig sei.

Also wird von weiterer Expertenseite beim *Stickoxid* angesetzt. Seine Gefährlichkeit ist weitgehend unbestritten. Es bilde «Leitsubstanz bei der Bildung des hochgefährlichen Ozons, das den Wald ebenso bedroht wie *Schwefeldioxid*»; es verstärke nämlich den sauren Regen, da es durch Verbindung mit *Wasserstoff* die gefährliche *Salpetersäure* bilde. Und eben: 75% der von Menschen produzierten *Stickstoffoxide* stammten von Benzin- und Dieselmotoren. Sagt der Fachmann, der es ja wissen muss.

Weitere Experten

Ein anderer weiss es auch, aber besser. Er weist nämlich ergänzend darauf hin, dass nicht nur der Mensch mit seinen Motoren *Stickstoffoxide* erzeugt, sondern auch die Natur selbst, ja dass sie volle 95% des Stickstoffs überhaupt produziere. Der Anteil von 75% von seiten der Motoren an den restlichen 5% mache also nur 3,75% der Gesamtmenge aus. Und wenn also, wie prognostiziert, die besagte Tempolimite eine Reduktion der vom Verkehr erzeugten Stickstoffoxide um die geschätzten 9,5% tatsächlich brächte, dann ergäbe das ja «nur» eine Verminderung um 0,345% der gesamten Stickstoffoxid-Belastung. Also!

Aber dennoch hält ein wieder anderer hartnäckig fest: «Die Menge schädlicher Abgase kann sich nun einmal erwiesenermassen verdoppeln, wenn das Tempo von 100 auf 130 gesteigert wird. Und ein Auto sondert immerhin schon bei konstantem Tempo 100



«Seitdem die Autos mit bleifreiem Benzin fahren, schmeckt die Milch einfach nicht mehr wie früher.»

durchschnittlich pro km 3,55 Gramm Stickoxide ab.

Kein Wunder also, wird ihm beige-pflichtet, wenn nach der Entwicklung der letzten Jahrzehnte nun plötzlich die Obergrenze der Vergiftung erreicht wurde angesichts des doch immerhin unwiderlegbaren Umstandes, dass sich seit 1910 der PW-Bestand in der Schweiz ver-tausendfacht hat (1910: 2276 PW, 1983: 2,5 Mio. PW).

Gut, gut, sagt der Experte von der andern Fakultät, aber durch Temporeduktionen werden jene übermässigen Schadstoffabsonderungen, die sich aus mangelhafter Motoreinstellung ergeben, nicht vermindert. Besser als Tempolimiten wäre also die Einführung einer gesetzlichen Pflicht zu regelmässiger Motorenkontrolle (Prüfvignette zur Autobahnvignette).

Und überhaupt, meint ein Weltläufiger: Man höre doch endlich auf, über das Tempo zu diskutieren, man blicke doch, bitte, einmal auch noch in anderer Hinsicht ins Autoland USA: Dort sei das Fahren mit *bleifreiem* Benzin und unter Verwendung von Katalysatoren Vorschrift. Und es sei ja ohnehin lächerlich, dass europäische Autohersteller in der Lage seien, zu Hunderttausenden derart ausgerüstete Autos in die USA zu exportieren, die aber in der Schweiz gar nicht zugelassen seien. Schildbürgerstreich!

«Das tut hier nun doch wohl überhaupt nichts zur Sache; weichen Sie nicht aus», wendet ein weiterer ein, «Blei liegt doch auf einer völlig anderen Ebene (nämlich im Gemüsebeet, nicht im Wald)! Woher kommt es denn – hä? –, dass Genf mit der höchsten Motorfahrzeugdichte der Schweiz nicht vom Waldsterben betroffen ist, besonders schwere Schäden aber im Puschlav bestehen, wo es nur wenig motorisierten Verkehr gibt?» Dem wird in

aller Regel sekundiert: Und die Bäume im Bois de Boulogne von Paris, im Hyde Park von London, im Central Park von New York (hä?) – müssten denn sie nicht schon längst gestorben sein, wenn das Auto eine Rolle spielen würde? Es ist ganz einfach alles noch viel zu wenig abgeklärt, Sie können mir sagen, was Sie wollen, wenn Sie verstehen, was ich meine!

Und es gibt in der Tat Wissenschaftler genug, die das eingestehen: Gerade die Parkbäume von London hätten schon wegen des dortigen *Schwefeldioxid*-Ausstosses allein in der *Smog*-Belastung ausgerottet werden müssen. Es müsste also eine Vielzahl von Faktoren beim Waldsterben mitwirken. Wohl erst das Zusammenwirken verschiedener Schadstoffe führe zu katastrophalen Auswirkungen, und Unterschiede in solchem Zusammenwirken könnten gar wichtiger sein als gehäuftes Auftreten eines Schadstoffes allein auf begrenztem Gebiet ...

Ohne Experten

Wenn man nun völlig unbelastet (sowohl von Schadstoffen als auch von Fachwissen) ganz schlicht davon ausgeht, dass Autoabgase (bei der heutigen Zahl von Motorfahrzeugen) – in welcher Zusammensetzung mit andern Stoffen auch immer – einen auch «nur» geringfügigen Einfluss auf das Waldsterben haben könnten – neben vielen andern Faktoren, ich weiss, und diese blosse Winzigkeit (nehmen wir einmal an) könnte reduziert werden durch eine so einfache – und vor allem: *sofort* durchführbare – Massnahme wie Tempolimiten, dann müsste sich der Schweizer (der doch im Rufe steht, rechnen zu können, wenn es um Franken geht) sagen: Lieber wenig als gar nichts. Oder: Wer den Rappen nicht ehrt, ist des Frankens nicht wert! Wenn es mit ein bisschen weniger Tempo beim Fahren nur etwas rascher geht mit der Rettung des Waldes.

Auch nur die Spur eines Erfolges wäre doch immerhin etwas. Und auch ein Signal für eine Vielzahl weiterer Massnahmen, die sich aus einleuchtenden Gründen weniger rasch einführen lassen. Es gibt Länder, wo zu gewissen Zeiten die Devise hiess: Jeder pflanzt einen Baum. Wir sind da angelangt, wo es heissen sollte: Jeder rettet einen Baum. Und wenn die Tempolimiten nur eine Winzigkeit dazu beitrüge, liesse sich ihre Einführung schon rechtfertigen allein durch die Antworten auf die Frage: Was macht denn der Mensch eigentlich mit der Winzigkeit an Zeit, die er ohne Tempolimiten gewinnt?

Soeben erschienen im Nebelspalter-Verlag



Hans Moser

Medizynisches

Eine heitere Mixtur von Humor Medicus

80 Seiten Cartoons, broschiert
Fr. 12.80

Nur mit dem Titel hat Hans Moser – dem Kalauer zuliebe – gemogelt, denn die über sechs Dutzend in diesem Büchlein gesammelten Zeichnungen mögen satirisch oder sarkastisch oder ironisch sein; sie sind aber keineswegs als verletzend zynisch zu empfinden – höchstens vielleicht von einem Leser, der gerade an starken Zahnschmerzen leidet. Auch in solchen Fällen soll ein entspannendes Lächeln Wunder wirken.



**Ab sofort
bei Ihrem Buchhändler erhältlich**



40 km schneesichere
TRAUMPISTEN
auf 1050–1800 m.ü.M.
Für alle Ansprüche.
9 Bahnen/Lifte,
Kinderlifte.
Heimelige Restaurants.

Hoch+Ybrig

beim Sihlsee, 1050-2200 m.ü.M.
Auskunft 055 / 56 17 17
Wetter 055 / 56 17 56