

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin

Band: 110 (1984)

Heft: 13

Illustration: "Seitdem die Autos mit bleifreiem Benzin fahren, schmeckt die Milch einfach nicht mehr wie früher"

Autor: Sigg, Hans

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: 22.12.2024

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 Benzinzoll 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 Auto-land 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?*

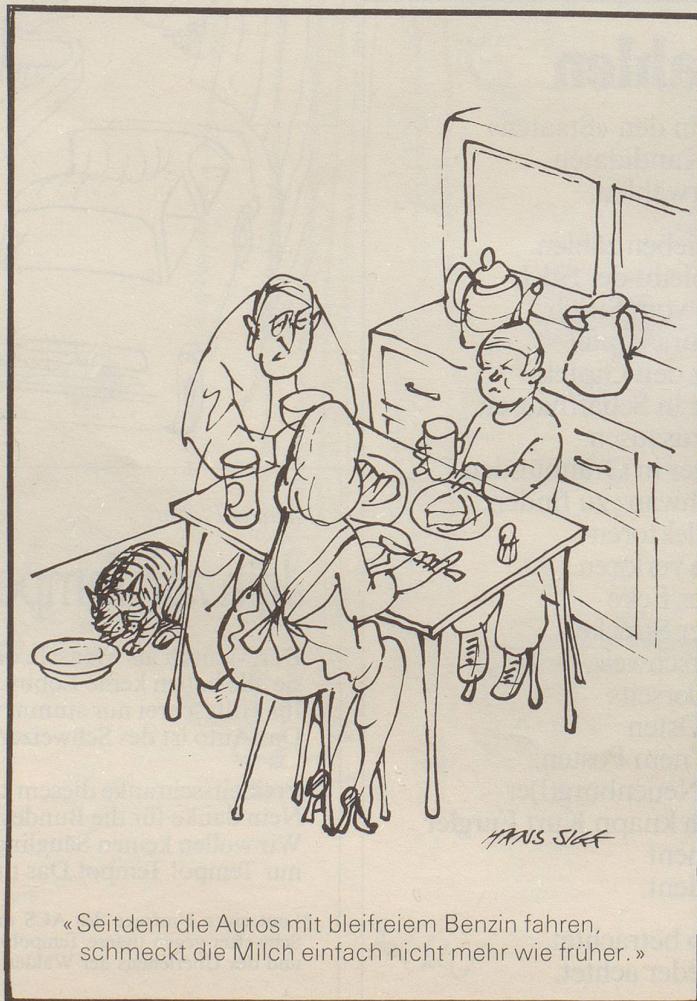
Fachexperte B jedoch kontert: Man kann über *Kohlenmonoxid* sagen, was man will, aber eines weiss «man» doch und ist sicher: Es gefährdet zumindest Bäume in keiner Weise; es wandle sich in der Atmosphäre rasch um in ungefährliches *Kohlendioxid (CO₂)*, das für alle Pflanzen, also sogar für Bäume, lebensnotwendig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