



Das Titelbild

zeigt einen Schlund in einer Felsenformation: den zwölf Meter hohen Eingang zur Falkensteiner Höhle bei Grabenstetten auf der Schwäbischen Alb. Das lichte Grün der Blätter belegt, daß diese Aufnahme im Frühjahr gemacht worden ist. Die Höhlen des Karstgebirges Alb haben eine magische Anziehungskraft auf den Menschen von heute, der nicht mehr wie seine Vorfahren im Erdinnern nach funkelnden Schätzen sucht, sondern den die schauernde Neugier wenigstens ein Stück weit hineinlockt. Andere dringen aus Abenteuerlust und Wissensdrang tiefer hinein. Daß bei alledem von manchen leider – im Unverstand? – auch vieles unwiederbringlich zerstört wird, belegt der Artikel «Karbidlicht in ewiger Finsternis» auf den Seiten 246 ff.

Bernd Roling – Zur Sache: Grenzwerte für Autoabgase

Ob das Auto Umweltsünder Nummer eins ist oder nicht, darüber zu streiten ist müßig. Fest steht jedenfalls, daß der Autoverkehr neben dem Vorteil der schnellen und individuellen Beförderung auch zahlreiche erhebliche Nachteile für unsere Umwelt mit sich bringt. Einzelne Schadstoffe wie Stickoxyde, die zusammen mit dem Schwefeldioxyd als Waldkiller schweren Kalibers angesehen werden, kommen in der Bundesrepublik zu mehr als 50 Prozent aus den Auspufftöpfen der Personen- und Nutzfahrzeuge. Doch bisher ist wenig geschehen, um hier ernsthaft Abhilfe zu schaffen.

Dabei hat der Kampf um saubere Autos hierzulande recht verheißungsvoll begonnen. Im Juli 1983 verkündete Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann zur Überraschung vieler Skeptiker mit ent-

schlossener Miene, schon von 1986 an solle in der Bundesrepublik bleifrei gefahren werden. Gleichzeitig solle der Einbau von Abgaskatalysatoren vom 1. Januar 1986 an für Neuwagen verbindlich vorgeschrieben werden. Doch dann folgten widersprüchliche Erklärungen zu technischen Einzelheiten, und im November letzten Jahres hieß es dann in Bonn, die Bundesregierung wolle die gleichen Abgaswerte wie in den Vereinigten Staaten vorschreiben. Wie die Autohersteller das erreichen, sei ihnen überlassen.

Doch damit war für die Autoindustrie immer noch nicht alles klar. Denn auf dem Gebiet der Autoentgiftung ist die Bundesrepublik nicht mehr autonom, sondern auf Entscheidungen der Europäischen Gemeinschaft angewiesen. Und die will sich Zeit lassen. Nach langem Hin und Her veröffentlichte die EG-Kommission Mitte Mai einen Stufenplan, der die Verpflichtung zur Einführung bleifreien Benzins nicht schon – wie in Bonn geplant – für 1986, sondern erst für 1989 vorsieht. Und die scharfen Abgasgrenzwerte, die schon seit Jahren in den USA gelten, will die EG erst 1995 einführen – neun Jahre später als Bonn! Kein Wunder, daß die Bundesregierung mit den Brüsseler Plänen zur Autoentgiftung sehr unzufrieden ist. Aber es ist ihr nicht gelungen, widerstrebende EG-Partner wie Frankreich und Italien zu einer schnelleren Gangart zu bewegen. Ende Juni beschlossen die EG-Umweltminister in Luxemburg, daß erst ab 1989 in allen zehn Ländern der Gemeinschaft bleifreies Benzin angeboten werden muß. Die deutschen Pläne werden zwar durch den langsamer angelegten EG-Fahrplan nicht aufgehoben, aber ihnen werden wohl nur kleine Staaten folgen wie die Niederlande, Luxemburg und Dänemark. Doch die ersten Schritte ins bleifreie Autozeitalter werden mit Sicherheit zaghaft ausfallen, weil es 1986 noch viele Probleme für jene geben wird, die dann ein Auto mit Abgaskatalysator besitzen und damit ins Ausland verreisen wollen. Außerdem ist hierzulande noch wenig von einem zügigen Ausbau des Tankstellennetzes mit bleifreien Zapfsäulen zu sehen.

Fazit: energische Schritte zur Entgiftung der Autos lassen trotz anfänglich starken Worten auf sich warten. Und das liegt nicht nur an der EG. In einem Punkt sind die meisten Partner in der Gemeinschaft der Bundesrepublik sogar weit voraus: Sie haben fast alle ein Tempolimit für ihre Autobahnen eingeführt. Doch die Bundesregierung denkt nicht daran, die viel beschworene freie Fahrt für mündige Bürger zu bremsen, obwohl der Ausstoß an Stickoxyden mit Hilfe einer Geschwindigkeitsbeschränkung spürbar gesenkt werden könnte.