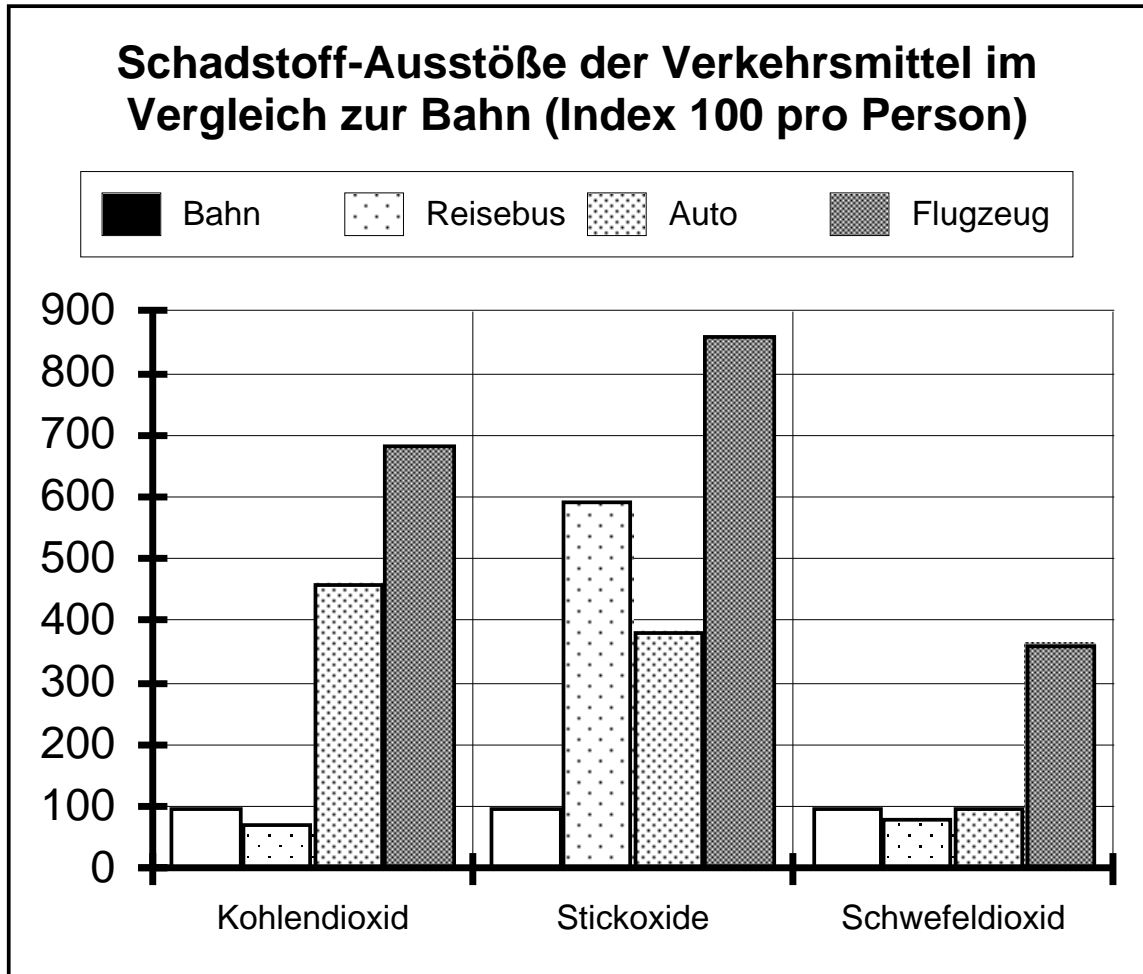


3 Wie steht es um uns?

3.2.2. Die Stimme der Wissenschaftler - Teil 1

5. Behauptung:

Der motorisierte Individualverkehr* hat keine Zukunft!



Erläuterungen zu unserer Annahme:

Dem Auto- und LKW-Verkehr wird vor allem ein sehr großer Anteil am Ausstoß des klimaschädlichen Kohlendioxides (siehe Behauptung 1), an der Luftverschmutzung und an der Zerstückelung der Landschaft zugeschrieben.

Unsere gewohnte Lebensweise ist in allen Bereichen so eng mit dem

Auto verwoben, dass ein weitgehender Ersatz durch andere Transportmittel nur sehr schwer vorstellbar ist. Ganze Industriezweige sind von der Auto produktion abhängig, die gesamte Landschaftsarchitektur richtet sich nach den »autonormalen« Erfordernissen und jeder weiß, wie hoch viele Mitbürger den Wert des Autos einschätzen [5/W]. Der Besitz eines PKW's gilt vielen Menschen als erkennbares Zeichen ihrer Stellung in der Gesellschaft. Zweifelsfrei macht Autofahren auch beweglicher und unabhängiger.

Dennoch ist gerade der Verkehr in unseren Augen einer der Bereiche, der unsere Welt am stärksten bedroht.

Dies verleitete uns zu der obenstehenden Behauptung.

Antwort der Wissenschaftler:

»Ohne Zweifel wird es auch in Zukunft noch Autos geben, da sehr viele Bereiche der modernen Welt vom Auto abhängig sind. Es ist jedoch ebenso sicher, dass die folgenden Veränderungen stattfinden müssen, um den Verkehr weiterhin für die Erde tragbar zu machen:

- *Deutliche Verringerung und intelligenterer Einsatz der aufgewendeten Materialien und Energien für die Herstellung der Fahrzeuge*
- *Kurzfristig Verbrauchsminderung des durchschnittlichen Automotors von zehn auf höchstens drei Liter Benzin (entspricht übrigens 2,7 l Dieselkraftstoff)*
- *Langfristig Umstellung der Motoren auf erdölfreie Antriebe, da Erdöl nicht unbegrenzt vorhanden ist*
- *Verlagerung eines großen Teiles des Auto- und LKW-Verkehrs auf den Öffentlichen Verkehr und damit auch Verminderung des Flächenverbrauchs für Verkehrswege.*

Alle diese Maßnahmen wären schon heute technologisch umsetzbar!«

Weitere Ermittlungen aus der Literatur:

Zur Zeit ist noch keine Trendwende zu den oben geforderten Veränderungen in Sicht. Man braucht sich nur die letzte Internationale Autoausstellung zu vergegenwärtigen, um zu erkennen, dass immer noch die Geschwindigkeit, die Sportlichkeit und die hohe PS-Zahl die Spitze der technologischen Entwicklung markiert und nicht die Umweltverträglichkeit [6/K]. In Bezug

auf den Energieverbrauch wird die Entwicklung offensichtlich eher gebremst, wenn man der Aussage aus dem Buch »Faktor 4« Glauben schenkt. Dort steht, dass Autos sicher nicht mit der Absicht gebaut werden, Personen möglichst energiesparend zu transportieren [7/W].

Doch selbst wenn sich in den Industrieländern in den nächsten Jahren deutlich sparsamere Autos durchsetzen würden, gilt das noch lange nicht für die Schwellenländer der Dritten Welt. Auch dort übt das Auto einen großen Reiz auf die Menschen aus und trotz aller Warnungen setzen die Regierungen dieser Länder ebenso auf den »automotorisierten Fortschritt«, wie wir es ihnen vormachen [8/K].

Nicht nur der Eindruck von der IAA belegt, dass wir noch keinerlei Aussichten auf eine Änderung im Verkehrswesen haben: Die Zahl der Autos und der insgesamt gefahrenen Kilometer steigt bei uns immer noch an [10/K]. Durch den Wegfall der Zollbeschränkungen im Rahmen der sogenannten wirtschaftlichen Globalisierung wird mit einer weiteren Zunahme des Güterverkehrs gerechnet [11/K]. Und man kann mit Blick auf die derzeitige Entwicklung bei der Bahn *nicht* davon ausgehen, dass Güter-Transporte zukünftig über den deutlich weniger umweltbelastenden Schienenverkehr abgewickelt werden [12/K].

Selbst die Annahme, der Verkehr würde sich durch die Nutzung von e-Mail, Telefonkonferenzen und Internet vermindern, hat sich bisher nicht bestätigt [13/K].

Zu alledem kommen die enormen Kosten, die durch den Straßenverkehr verursacht werden.

Im Moment steuern wir demnach noch immer auf einen »Verkehrsinfarkt« zu - verstopfte Straßen, immer mehr Schnitte durch die Landschaft, steigender Erdöl-Verbrauch und damit ungebremste Freisetzung von klimaschädlichem Kohlendioxid.

*) = Auto-, LKW- und Motorrad-Verkehr im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr

Zitate

5 = [WEIZSÄCKER / W, 166] ... Mitbürgerinnen und Mitbürger ohne Auto haben selten die Gelegenheit, über ihre Erfahrungen zu reden und die Bedingungen für ein angenehmes autofreies Leben zu definieren. Vielleicht gehen Stadtplaner deshalb wie selbstverständlich davon aus, daß das Auto planerisch die Hauptrolle spielen muß, weil üblicherweise niemand ein gegenteiliges Interesse äußert. ...

6 = [WOCHE-12 / K, 50] ... Der Empfang, der dem Kleinwagen (*Lupo*) in der Öffentlichkeit bereitet wurde, ist erstaunlich lau. VW meldete gerade mal 2.500 Bestellungen seit der Präsentation Ende Juli. ... Wolfgang Meinig, Professor und Leiter der Forschungsstelle Automobilwirtschaft an der Universität Bamberg, schätzt gar, dass nur 6 - 8 Prozent der Käufer überhaupt Interesse an einem umweltfreundlichen Auto haben. Damit sei aber noch keinesfalls sicher, dass diese Käufer auch ein Sparauto erwerben. »Beim Kauf handeln diese Personen oft ganz anders und greifen zu einem Gebrauchtwagen, der womöglich eine Emissionsschleuder ist«, erklärt Meinig. Die Inkonsequenz der Käufer zeigte sich auch auf der jüngsten Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt. Die Favoriten vieler Besucher waren leistungsstarke Boliden und schnelle Limousinen - Traumwagen für Autonarren und Bleifüßler, deren Wünsche die Autokonzerne allerdings auch liebend gern bedienen, weil sich mehr PS in mehr Profit niederschlägt. ...

7 = [WEIZSÄCKER / W, 33 - 34 / 105] ... Mit viel Trara wurde in Deutschland das 5-l-Auto, dann das 3-l-Auto angekündigt. ... Nein, wir finden diese Ankündigung alles andere als mutig. Sie ist weit entfernt vom Faktor 4. Wir reden hier vom 1,5-l-Auto. ... Man hatte fast den Eindruck, die heutigen Autos seien gar nicht mit der Absicht gebaut, die Personen effizient fortzubewegen. ... (*Denn*) alles in allem wird nur 1 % der eingesetzten Energie für die Fortbewegung der Insassen aufgewendet. ... / ... Autofahren bedeutet - materiell gesehen - mehr, als den eigenen Körper von einem Ort zum anderen zu befördern. Eine gute Tonne Metall, Gummi und Polster werden mitbewegt. Und bevor uns das Auto überhaupt als Fortbewegungsmittel zur Verfügung steht, werden schon vor und während der Herstellung riesige Stoffmengen bewegt. ...

8 = [Zitat Florian Marten, aus WOCHE-10.2 / K, 36] ... Der Verkehrsbedarf unserer Lebens- und Produktionsweise wächst ständig weiter. Zudem hat der Siegeszug des Autos weltweit gerade erst begonnen. Ob Brasilien oder Indien, Vietnam oder China - mit Multi-Milliarden-Investitionen rüsten sich die Automobilkonzerne für den Weg in den globalen Verkehrsinfarkt. ...

10 = [Zitat Christine Oppermann, aus WOCHE-10.1 / K, 14] *Der Fahrzeugbestand steigt, die jährliche Kilometerleistung pro Fahrzeug sinkt. Viele Familien verfügen über zwei oder drei Autos.* - Berechnung aus der zugehörigen Woche-Grafik »Weniger Kilometer pro Auto« ergaben: Multipliziert man den Fahrzeugbestand mit der Fahrleistung pro Fahrzeug und Jahr ergibt sich eine stetige Steigerung der Gesamtfahrleistung. 1970 wurden in Deutschland etwa 228 Mrd. Kilometer per Auto zurückgelegt, 1992 waren es rund 470 Mrd. Kilometer, 1995 rund 510 Mrd. Kilometer und 1998 bereits rund 540 Mrd. Kilometer. Da der durchschnittliche Benzinverbrauch pro 100 km trotz modernerer Technik nicht gesunken ist (*Quelle: AUGE, Hamburg*), stieg auch der Ausstoß von Kohlendioxid unvermindert an.

11= [Zitat Christiane Oppermann, aus WOCHE-10.1 / K, 15] ... Zur Entlastung der alten Verkehrswege (*in Deutschland*) sollten ... auch neue Autobahnen, wie die umstrittene Ostsee-Autobahn A 20, und Verbindungen von und nach Osteuropa, wie die A

71 von Erfurt in Richtung Süden, fertig gestellt werden. Diese Vorhaben sind unverzichtbar, weil durch die geplante Ost-Erweiterung der EU allein der Transitgüterverkehr um 300 Prozent zunehmen würde.

12 = [Zitat Christiane Oppermann, aus WOCHEN-10.1 / K, 14] ... In den 50er Jahren wurde mehr als die Hälfte aller Gütertransporte über die Schiene abgewickelt. Heute hält die Bahn gerade noch mickrige 16 Prozent am gesamten Frachtvolumen, ...

13 = [Zitat Florian Marten, aus WOCHEN-10.2 / K, 36] ... die Vision, die Surfer im virtuellen Raum der vernetzten Welt (*Anm.: gemeint ist der Datenaustausch über E-Mail und Internet*) würden den physischen Verkehr verringern, entpuppt sich als Seifenblase: Je höher die Informationsvernetzung, so weisen der Verkehrswissenschaftler Dirk Zumkeller und die Wirtschaftsgeografin Simone Rangosch-du Moulin nach, desto höher auch der physische Verkehr. ...