

Autoverkehr in der Sackgasse

Mobilität und Grenzen des Wachstums

Auf den großen Automobilshows befinden sich die Autokonzerne noch in ihrer eigenen Scheinwelt. Es werden große PS-strotzende Karossen mit blitzendem Chrom und röhrenden Motoren präsentiert. Doch die Zahl der Menschen, die dies noch „cool“ finden, nimmt rapide ab.

Seit 2010 leben weltweit mehr Menschen in den Städten als auf dem Land. Bis 2050 soll die Zahl der Stadtbewohner noch einmal um 80% zunehmen. Das hat Konsequenzen für das angestrebte Mobilitätsmodell, denn in den Metropolen besitzt Autofahren keinen Spaßfaktor mehr. Die Straßen sind verstopft und mit Ampeln gespickt – und auch die Parkplatzsuche kann katastrophal sein. Es wundert daher nicht, dass bei städtischen Jugendlichen das Auto als Statussymbol zunehmend ausgedient hat. Junge Menschen fahren bereits heute weniger Auto als früher. In Deutschland legten sie Ende der 90er Jahre noch 58% aller Strecken mit dem Auto zurück, 2008 waren es nur noch 50%, sie machen oftmals nicht einmal mehr einen Führerschein - oder machen ihn immer später.

Luftverschmutzung

Das Auto gerät aber auch als Dreckschleuder zunehmend in die Kritik. Dass sich die von ihm hervorgerufene Luftver-

schmutzung nicht nur auf China beschränkt, zeigte jüngst der Smog-Alarm in Paris. Im März 2014 hatten die als krebserregend eingestuft Feinstaubpartikel in der Stadt einen Wert von 180 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft erreicht. Zulässig sind nach EU-Verordnung nur 80 Mikrogramm. Die Regierung verhängte als Gegenmaßnahme Fahrverbote. Im April meldete das Umweltbundesamt dann auch für Deutschland, dass in vielen Städten der erlaubte EU-Grenzwert für Feinstaubbelastung überschritten worden ist. Keine Lapalie, denn die Partikel sind lungengängig und beachtliche 47.000 Menschen sterben hierzulande jedes Jahr daran. Und die Abgase von Autos sowie der Reifenabrieb gehören zu den wesentlichen Ursachen. Dies allen „Umweltzonen“ und grünen Plaketten zum Trotz.



Automobile Gefahrenzone: Städte nicht für Kinder

Das Auto steht auch in der Kritik durch den hohen Blutzoll, den es permanent fordert. Nach Schätzungen hat das Auto seit seiner Einführung 40 Millionen Todesopfer verursacht. Jedes Jahr kommen laut WHO 1,2 Millionen Tote und 45 Millionen Verletzte zu dieser Schreckensbilanz hinzu. Zwar zeigen die Statistiken, dass die Zahl der Fußgänger und Radfahrer, die von Autos erfasst, schwer verletzt oder getötet werden, in Europa tendenziell abnimmt. Aber dahinter versteckt sich kein Fortschritt sondern eine Kapitulation. Die Menschen fallen der Straße deswegen weniger zum Opfer, weil sie sich dort weniger aufhalten.

Eltern in Großstädten müssen ihre Kinder regelrecht von der Straßenumgebung fernhalten. Der Autoverkehr hat die nächste Lebensumgebung zu einer Zone gemacht, die die Kinder erst dann betreten dürfen, wenn sie ein Programm der Verkehrserziehung durchlaufen haben, das ihnen jedes kindliche Verhalten auf den Straßen abtrainiert. Wenn heute Übergewicht, schwindende motorische Fähigkeiten und Defizite im Sozialverhalten unserer Kinder beklagt werden, dann sollte auch von einer der wichtigsten Ursachen die Rede sein: Der Straßenverkehr in der kindlichen Umgebung.

Auf unserem Planeten gibt es heute rund 1 Mrd. Autos, 2050 soll diese Zahl bereits bei 3 Mrd. liegen. Für die Autoindustrie und die bürgerlichen Politiker ist dies in Stein gemeißelt. Wir müssen uns aber die Frage stellen: Wollen wir dies überhaupt und ist dies realistisch auf einem Planeten mit begrenzter Energie und endlichen Rohstoffvorräten?

Peak Oil: Verknappung des Öls

Werfen wir zuerst einen Blick auf das Öl. Der Hauptverbraucher ist heute die weltweite Autoflotte. Ein Ausdruck für die bereits eingetretene Verknappung ist die Preisentwicklung. Jahrzehntlang lagen die Ölpreise mit zwei politisch bedingten kurzen Anstiegen auf einem denkbar niedrigen Niveau. 2008 sind die Preise dann nach oben geschneit und befinden sich seitdem auf einer Dauerhöhe von über 100 Dollar pro Fass, ein Preis, der früher undenkbar schien. Dies hat die Debatten um die Endlichkeit der Ölreserven neu befeuert.

Unstrittig ist, dass noch große Mengen Öl in der Erdkruste existieren. Diskutiert wird aber, wann der Zeitpunkt erreicht ist, ab dem das globale Fördermaximum überschritten sein wird, der sog Peak Oil. Ab diesem Zeitpunkt haben wir abnehmende Fördermengen und einen rasanten Preisanstieg zu erwarten.

Fachleute, die vor einem Peak Oil warnen, stützen ihre Analyse darauf, dass in den letzten Jahrzehnten die Größe der neu entdeckten Ölfelder immer kleiner wurde. So enthielten die Felder, die zwischen 1960 und 1970 entdeckt wurden, durchschnittlich 527 Megabarrel Öl, zwischen 2000 und 2005 aber nur noch 20 Megabarrel, also eine Reduktion um ein Dreißigstel. Gleichzeitig haben bedeutende Förderländer wie Mexiko oder Großbritannien ihr Fördermaximum bereits hinter sich. Die Internationale Energieagentur (IEA), die bis dato von phantastisch wachsenden Fördermengen ausging, machte in ihrem Weltenergieausblick von 2007 eine Kehrtwende und warnte erstmals

von einer drohenden Ölverknappung. In 2010 anerkannte die IEA, dass 2006 die Förderung konventionellen Öls ihren Höhepunkt erreicht hätte. Dank unkonventioneller Öle, die teurer in der Förderung und ökologisch äußerst bedenklich sind (Tiefseeöle, Ölsande aus Kanada und Ölfracking aus den USA) könne die Produktion aber noch bis 2035 weiter steigen. Unabhängig von der Bewertung der IEA-Prognose nimmt der Widerstand gegen die unkonventionellen Öle wegen der schlimmen ökologischen Folgen zu. Dies könnte ebenfalls zum Abbremsen der optimistischsten Förderphantasien führen.

Autoindustrie in der Klemme

Die heute noch protzige Autoindustrie droht in jedem Fall mittelfristig in eine Klemme zwischen drohender Ölverknappung, den ökologischen Folgen unkonventioneller Öle und einer zunehmenden Kritik an ihrem Mobilitätskonzept des Individual-Verkehrs zu geraten. Wirklich brauchbare Vorschläge hat sie nicht vorzuweisen. Ein Teil der Befürworter des Individual-Verkehrs setzt auf Elektrofahrzeuge. So propagiert die Merkel-Regierung 1 Million E-Autos bis 2020, was mittlerweile völlig unrealistisch ist. Für diese Kreise hätten Elektroautos den Charme, dass sie den Nachfragedruck vom verbliebenen Erdöl nehmen würden. Die Ölpreise würden wieder sinken und damit das Mobilitätskonzept der Autokonzerne retten. In die gleiche Richtung weist die Zumischung von sog. „Biosprit“, was von der EU gefördert wird.

Marktführerschaft dank Verbrennungsmotor

Soweit die schöne Theorie. In der Praxis fürchtet ein Teil der etablierten Autokonzerne, dass mit der Hinwendung zu Elek-

troautos ihre Marktführerschaft verlorengelangeht. Ihr Geschäftsmodell beruht weitgehend auf dem Verbrennungsmotor, einem komplexen und eigentlich schwer beherrschbaren Aktorsystem. Elektrische Antriebe sind dagegen eine vergleichsweise simple Technologie. Daher ist z.B. der VW-Konzern eifrig damit beschäftigt, gegen Elektrofahrzeuge zu schießen. Das schließt nicht aus, dass gemäß der „Fast Follow“-Strategie einzelne VW-Entwicklungsabteilungen intensiv an der Elektromobilität arbeiten. Das sichert bei einem möglichen Marktdurchbruch von Elektrofahrzeugen, dass der Konzern dann auf diesem Feld schnell hinterher eilen könnte.

Sackgasse Elektroauto

Aus der Sicht der Ökologiebewegung bietet ein Austausch der Verbrennungsmotortechnik gegen elektrische Antriebe keinen wirklichen Vorteil. Denn nicht nur das Öl ist auf diesem Planeten knapp, sondern mittlerweile auch metallische und mineralische Ressourcen, die durch einen möglichen Boom von Elektroautos massiv verschwendet würden. Das gilt besonders für die Metalle Kupfer, Lithium oder Neodym.

Car-Sharing und Road-Pricing

In welche Richtung sollte die Umweltbewegung argumentieren? In der Diskussion sind heute Car-Sharing oder Road-Pricing. Car-Sharing ist sicher ein Konzept, das eine Mobilitätslücke füllen könnte. Das gilt aber nur, wenn der Individualverkehr erheblich beschränkt würde und im Gegenzug öffentliche Verkehrsmittel massiv ausgebaut würden.

Unter Road-Pricing versteht man die Einführung von Mautpflichten - insbesondere in den Innenstädten. Beispiele in Stockholm oder Singapur sind aus der Sicht der Befürworter erfolgreich, denn die Häufigkeit und die Länge der Staus ging in diesen Städten zurück, Lärm und Luftverpestungen nahmen ab. Allerdings ist Road-Pricing auch als eine Strategie zu sehen, um dem vermögenderen Teil der Bevölkerung wieder freie Straßen für ihre Cabrios und SUVs zu schaffen.

Straßenrückbau

In eine andere Richtung weist die Idee, alternativen Mobilitätssystemen zunehmend Teile der Städte zu erschließen und diese gleichzeitig für die generelle Autozufahrt zu sperren. Was würde beispielsweise dagegen sprechen, in Städten wie Berlin oder Frankfurt ganze Straßenzüge exklusiv für Fahrräder und Fußgänger zu reservieren? Die Anwohner hätten einen enormen Gewinn an guter Luft, Ruhe und Beschaulichkeit. Der dafür erforderliche Ersatzparkraum könnte auf naheliegenden, bisher mehrspurigen Straßen erschlossen werden, die damit gleichzeitig verkehrsberuhigt würden.

Strategien des Straßenrückbaus und einer wirklichen Verkehrsberuhigung stoßen

schnell auf die mächtige Autolobby, die viel Geld für ihre Vorstellungen einsetzen und notfalls auch mit Arbeitsplätzen erpressen kann. Hier stellt sich eine Machtfrage, der Gegner des automobilen Wahnsinns realistischere nicht ausweichen können. Die Macht der Autokonzerne brechen kann letztlich nur heißen, sie zu enteignen und ihre Produktionskapazitäten auf sinnvolle Produkte umzustellen. Man mag dies im Szenario der heutigen deutschen Politik als utopisch ansehen, aber eine wirkliche Alternative gibt es angesichts drohender ökologischer und auch ökonomischer Verwerfungen dazu nicht.

Die Ökosozialistischen Flugschriften erscheinen in loser Folge. Sie werden herausgegeben vom **Linken Forum Frankfurt** (LFF) in Kooperation mit der „**Sozialistische Zeitung**“ (**SOZ**) und dem **Ökosozialistischen Netzwerk**. Die Flugschriften verstehen sich als Diskussionsbeitrag in der breiten Linken zu ökologischen Fragen und zur Entwicklung ökosozialistischer Positionen.

Kontakt, Bestellung, Mitarbeit und Referentenanforderung:

Klaus Meier, Linkes Forum Frankfurt,
MeierKlaus13@yahoo.de