

10. Autoverkehr

Die meisten Menschen in Europa bewegen sich mit dem Auto fort. 2.217 Billionen Kilometer, rund 80 Prozent der Gesamtwege, wurden 1997 mit dem PKW zurückgelegt. Auch die meisten Güter wurden per LKW transportiert. Autos und LKW fahren zum Großteil mit Treibstoffen auf Erdölbasis und belasten damit die Umwelt erheblich. Der Straßenverkehr hat mit Abstand den größten Anteil an den verkehrsbedingten Umweltbelastungen.

Technik alleine kann nicht verhindern, dass der Verkehr immer mehr zum Klimakiller wird. Natürlich ist ein modernes sparsames Auto mit Filtertechnik der Umwelt dienlicher als ein alter spritfressender „Stinker“. Doch trotz „3-Liter-Auto“ ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch in den letzten Jahren tatsächlich nur um 1 Liter - von 8,7 auf 7,7 Liter - gesunken.

Der „3-Wege-Katalysator“ filtert Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO_x) und Kohlenwasserstoffe (HC) aus. Diese Stoffe sind direkt gesundheitsgefährdend und für Sommersmog und „Waldsterben“ verantwortlich. Gegen das Verbrennungsprodukt CO₂ kann ein Kat nichts ausrichten. Da hilft nur weniger Treibstoff zu verbrauchen.

Der PKW-Bestand von 829 Millionen weltweit – 19 Prozent davon in Deutschland! - wird sich voraussichtlich in den nächsten 20 Jahren verdoppeln. Wenn das deutsche Beispiel Schule machte und jeder Zweite weltweit Auto fahren würde, gäbe es 3 Milliarden Autos. Dass diese Autodichte ökologisch nicht zu verkraften ist, kann man sich leicht vorstellen.

Abgesehen von den Kohlendioxid- und Schadstoffemissionen, dem Flächenfraß und der Gefahr für Leib und Leben hat der Straßenverkehr enorme Auswirkungen auf das Leben in den Städten und Dörfern.

Der Autoverkehr durchschneidet Ortskerne und Stadtteile, schnürt Parks und Grünflächen ab und erstickt die Innenstädte unter seinen Blechlawinen. Der vielerorts beklagten Verödung der Innenstädte kann nur mit einer Förderung der Quantität und Qualität alternativer Verkehrsmittel entgegengewirkt werden. Den Trend zum Einkauf auf der „grünen Wiese“ außerhalb der Stadt muss mit Konzepten für eine Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität entgegengewirkt werden. Dazu gehört eine Verkehrsplanung, die eine Neuverteilung des Straßenraumes zu Gunsten von Wegen und Aufenthaltsräumen für nicht-motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen vornimmt. Einschränkungen für den Autoverkehr sind dabei oft unumgänglich und sogar wünschenswert. Vorrang für FußgängerInnen würde sogar von 80 Prozent der Deutschen befürwortet, wie eine Studie des VCD (Verkehrsclub Deutschland) aus dem Jahr 1993 nachweist.