

KLAUS GIETINGER

VOLL



BREMSUNG

**WARUM DAS AUTO
KEINE ZUKUNFT HAT UND
WIR TROTZDEM
WEITERKOMMEN**

WESTEND

W E S T E N D

KLAUS GIETINGER

VOLLBREMSUNG

Warum das Auto keine Zukunft hat
und wir trotzdem weiterkommen

WESTEND

Mehr über unsere Autoren und Bücher:
www.westendverlag.de

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.



ISBN 978-3-86489-280-6

© Westend Verlag GmbH, Frankfurt/Main 2019

Umschlaggestaltung: Buchgut, Berlin

Satz: Publikations Atelier, Dreieich

Druck und Bindung: CPI – Clausen & Bosse, Leck

Printed in Germany

Inhalt

Vorwort	9
1 Massenvernichtungswaffe Auto	12
Unfalltote	12
Flächenverbrauch	16
Umweltzerstörung	18
Klimakatastrophe	21
Fazit	25
2 Das Kapital ist maßlos, das Auto auch	27
Das treibende Motiv	27
Mehr Lohn, mehr Auto	28
Wirtschaftswachstum	29
Jugend, Produktivität und Zeitenwende	32
Fazit	33
3 Droge Auto	34
Wir Junkies	34
Rasender Stillstand	38
Mama, Papa, Kind als Junkies	40
Fazit	46

4	Das Drogenkartell der Autokonzerne	48
	Herrscher der Welt	48
	Kartell- und Krisengeschichte	50
	Die Dealer	57
	Regierung	58
	Provinzielles	63
	Die Vertreter der Arbeiterklasse	68
	ADAC et al.	75
	Die Drogenkurriere	81
	Die »Autokritischen«	82
	Lichtblicke	87
	Fazit	88
5	Die Megaautokrise – unsere Chance	89
	Dieselgate	89
	Feinstaubgate	96
	Klimagate	100
	Fazit	104
6	Scheinalternativen	105
	Fetisch 1: Elektroautos	105
	Fetisch 2: Hybrid, Wasserstoff und »klimaneutrale« Kraftstoffe	131
	Fetisch 3: Vernetzung, Digitalisierung und autonomes Fahren	137
	Fazit	143
7	Die große Chance – Rettung naht	145
	Chancen	145
	Angriffspunkte	147
	Justiz	154

Kommunen	156
Die konkrete Utopie einer autobefreiten Gesellschaft	158
8 Die Verkehrsrevolution – das ABC der wahren Mobilität	160
Revolution statt Verkehrswende	160
Phase I von 2020 bis 2030	161
Phase II von 2030 bis 2040	169
Garten Eden	172
Anhang	175
Danksagung	177
Literatur	178
Anmerkungen	184

»Das Auto überfährt lakonisch die Fußgänger. Es frisst sich hinein in die Wand eines Schuppens, oder es rast schmunzelnd einen Abhang hinunter. Es ist an nichts schuld. [...] Es erfüllt nur seine Bestimmung: Es ist berufen, die Menschen auszurotten.«

(Ilja Ehrenburg, Das Leben der Autos, 1929)¹

Vorwort

»Das Auto ist eines der dümmsten technischen Geräte, die derzeit auf dem Markt sind.«

(Klaus Haefner, 1991)

Der Planet ist nicht in Gefahr, aber die Menschen auf ihm. Die Klimakatastrophe und unser Dreck könnten ihn unbewohnbar machen. Deswegen ist die »Verkehrswende« in aller Munde. Doch wie eine solche Wende aussehen soll, ist Pudding – oder besser Gummi –, genauso wie das Wort »Nachhaltigkeit«.

Während Schülerinnen weltweit auf die Straße gehen, an den »Fridays for Future«, von der protestantischen Physikerin Merkel gelobt, von der katholischen deutschnationalen Kramp-Karrenbauer und dem katholischen Ex-Maoisten Kretschmann verhöhnt, sich Diesel- und Klimagate aber nicht verdrängen lassen, peitscht die gleiche Frau Merkel als Bundeskanzlerin Gesetze durch den Bundestag, die Grenzwerte entwerten, hält den USA vor, sie seien mit ihren Grenzwerten zu streng, telefoniert mit den Alkoholjunkie Junker – und der weicht zusätzlich europaweit alles auf, was die Autolobby, das Drogenkartell, aufgeweicht haben möchte. Und die CDU droht denen, die ihren Finger auf die Wunde legen wie die Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit der Entziehung der Gemeinnützigkeit – und das ist gemeingefährlich, ja tödlich.

Gleichzeitig findet der aktuelle Verkehrsminister, der seinen Doktor mobil in Prag erworben und sich dann dabei freiwillig ausgebremst hat, Lungenärzte mit Rechenschwäche, die von

Dermatologie keine Ahnung haben und schon bei Sauerbruch durchs Examen geflogen wären, super, hält ein Tempolimit auf der Autobahn »gegen den gesunden Menschenverstand« und bietet als Mobilitätsalternative das autonome Flugtaxi an. Sollte er einen ganz guten Tag haben, weiß er noch eine Lösung: »Mehr Güter von der Straße auf die Schiene.«¹ Ein Satz, den bislang jeder Verkehrsminister von sich gegeben und keine Taten hat folgen lassen, genauso wie praktisch jeder Politiker seit 60 Jahren links blinkt, für mehr öffentlichen Verkehr ist, aber dann rechts abbiegt, Auto fährt und das Auto fördert, subventioniert und dem Autokartell in den Auspuff kriecht, wo es nur geht.

Doch die Zeit ist reif.

Das Auto ist eine Massenvernichtungswaffe, es tötet jährlich Millionen Menschen, zerstört die Umwelt und die Atmosphäre und entwickelt sich zum Klimakiller Nr. 1. Schuld daran ist eine allmächtige Autoindustrie, die zwar von Krise zu Krise stolpert, aber hinterher – unter Verkündung von Scheinalternativen – den jährlichen Ausstoß an Autos von Mal zu Mal erhöht. Die Welt wird zugemüllt mit Kfz, die sich Tod und Verderben bringend über die ganze Welt verbreiten.

Autofahren macht süchtig. Wir sind die Junkies. Und die Konzerne, die Regierungen, die Verkehrs- und Umweltminister sowie große Teile der Medien bilden ein Drogenkartell, das uns an der langen Leine der motorisierten angeblich individuellen Mobilität hält. Wollen wir nicht an die Wand fahren, ist es Zeit für eine Vollbremsung.

Nie war der Moment günstiger: Dieselgate, Feinstaub-, Stickstoffgate, drohende Klimakatastrophe und massenhaft Mikroplastik durch Reifenabrieb im Meer. Smog und Stau allüberall auf dem Globus. Es mehren sich die Zeichen, dass sich die Menschen, vor allem die jungen in den Ballungsräumen, dies nicht mehr gefallen lassen: Schüler schwänzen die Schule, um den Planeten zu retten – das Auto ist für sie kein Fetisch mehr.

Dieses Buch zeigt, wie wir weiterkommen, ohne so weiterzufahren. Wir brauchen keine Sonntagsreden – wir brauchen mehr

als eine Verkehrswende, wir brauchen eine Verkehrsrevolution. Niemandem wird dabei das Auto weggenommen, aber in 20 Jahren bräuchte niemand mehr eines oder nur ganz wenige Menschen – und dann bestimmt nicht die Reichen.

Das Buch befasst sich zentral mit Deutschland, seinen Autokonzernen, die mächtigsten der Welt, die unter anderem 80 Prozent des Premium-Pkw-Marktes beherrschen und die nicht nur beim Autokonsum weltweit Vorbild sind, sondern auch federführend beim Stau, bei der Umweltverschmutzung, bei Dieselgate – Köln, Stuttgart zählen zu den schmutzigsten Autostädten der Welt – und beim Verhindern von Maßnahmen gegen den menschenfeindlichen Autoverkehr. Am deutschen Autowesen soll die Welt genesen, doch sie wird daran krank und immer kränker, wenn wir nicht eingreifen. Daher befasst sich das Buch auch mit der Situation in der EU und anderen Regionen. Eine wirkliche Wende in Deutschland und der EU, dem zweitgrößten Autoproduzenten der Erde, hätte eine extrem heilende Wirkung in der ganzen Welt.

Mobil ohne Auto, aber mit viel Spaß und Fortkommen, ohne immer weiter wegzumüssen, ist das Gebot der Stunde. Steigen Sie ein, springen Sie auf, gehen Sie Ihren Weg!

1 Massenvernichtungswaffe Auto

»Das System Auto ist die blutigste Mobilität aller Zeiten.«

(Hermann Knoflacher, 2013)

Unfalltote

Alle 23 Sekunden stirbt auf der Erde ein Mensch durch einen Autounfall. Das sind knapp 3700 am Tag oder 1,35 Millionen im Jahr.¹ Es ist die Todesursache Nr. 1 für Kinder und junge Menschen von 5 bis 29 Jahren. Und alle 60 Sekunden wird irgendwo auf dem Globus ein Fußgänger totgefahren.

3700 Kfz-Tote: Stellen Sie sich vor, jeden Tag würden 2,5 Titans untergehen, 7 vollgestopfte Jumbojets 747-600 abstürzen oder 37-Mal das schlimmste deutsche Zugunglück (Eschede 1998) geschehen. Wie gesagt, täglich. Dürfte da noch jemand fliegen oder mit dem Zug fahren?

Und diese Zahl steigt mit jedem neuen Jahr. Vor 15 Jahren habe ich mit allen zur Verfügung stehenden Daten und einem einfachen Modell – das bislang niemand widerlegt hat – ausgerechnet, wie viele Menschen bis 2005 weltweit durch Kfz-Unfälle zu Tode gekommen sind. Mit den Daten der WHO weitergerechnet, komme ich bis 2020 auf knapp 70 Millionen. Da sind die Umwelttoten und die Klimakatastrophe noch nicht mitberücksichtigt.

Vor 25 Jahren schätzte das Umwelt- und Prognose-Institut (UPI) die Folgen der bevorstehenden globalen Motorisierung bis 2030² und prognostizierte etwa 1,25 Milliarden Pkw für 2018.

Das ist genauso passiert. Das UPI sagte zudem für 2010 1,27 Millionen Straßenverkehrstote voraus. Auch das ist genauso eingetreten.

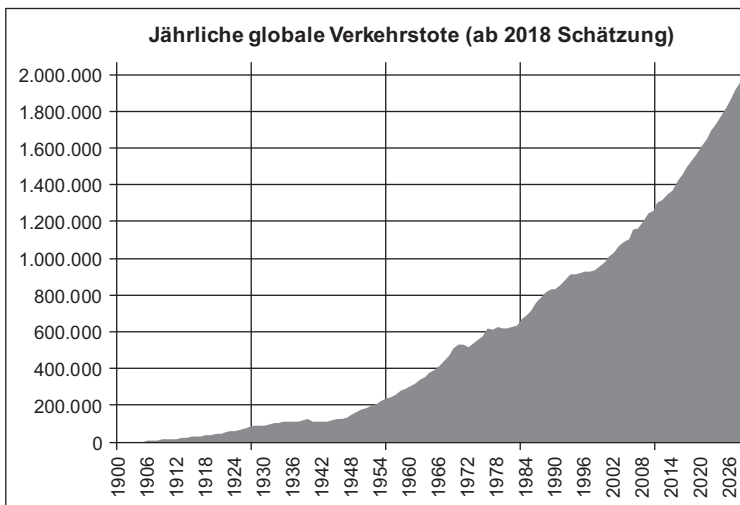


Abbildung 1: Quelle: Weltbank, TRL, Gietinger 2006.

Sehen wir uns die Prognosen im Einzelnen an. Dem UPI zufolge wird es in 10 Jahren global etwa 2,3 Milliarden Pkw geben. Das heißt, der Bestand wird sich, wenn es so weitergeht, fast verdoppeln, was laut UPI 2,5 Millionen Tote pro Jahr im Straßenverkehr bedeuten wird. Die Zahl der Verletzten schätzt das Institut auf 60 Millionen pro Jahr. Das deckt sich in etwa mit den Werten der WHO.³ Nimmt man als Basis jedoch die Daten einer Weltbankstudie⁴ kommt man auf etwas geringere Werte, auf knapp 2 Millionen Tote. Nach eigenen Datenerhebungen und neuesten Zahlen, schließe ich mich diesen eher konservativen Prognosen an, die etwas höheren Werte sind aber durchaus denkbar. Die höchsten Opferzahlen werden übrigens wie schon heute in Afrika, Asien, Arabien und Lateinamerika zu verzeichnen sein. Diese Kontinente stellen derzeit immer noch die geringste Pkw-Dichte, aber 90 Prozent der Toten.

Das Ende dieser Steigerung ist erst erreicht, wenn sich überall auf der Welt ein gewisser Wohlstand eingestellt hat. Elizabeth Kopits und Maureen Cropper haben in ihrer Studie für die Weltbank den Scheitelpunkt errechnet, ab dem in den derzeit niedrigmotorisierten Ländern die Zahl der Straßenverkehrstoten analog zu den hochmotorisierten Ländern zurückgehen wird.⁵ Sie wagen folgende Vorhersage: Erst wenn das jährliche Bruttoinlandsprodukt in einem Land 13 165 Dollar pro Kopf⁶ beträgt, kann sich die Mehrheit ein Auto leisten, das relativ perfekt gesichert ist, in der Großstadt nur langsam vorankommt und daher weniger Menschen tötet. Erst dann ist auch das Rettungssystem so weit, Opfer ins häufig verkrüppelte Leben zu überführen. Erst dann sind die Kinder von der Straße geholt und die Radfahrer und Fußgänger so weit in ihrer Mobilität eingeschränkt worden, dass sie gleich lieber ins Auto steigen. Und erst dann sinken die Opferzahlen.⁷ Dieser »Wendepunkt« wird selbst bei weiterem Wirtschaftswachstum weder in den Schwellenländern noch in China vor 2030 erreicht. Indien ist frühestens im Jahr 2042 so weit, Brasilien sogar erst 2050. Nur wenn diese Bedingungen erfüllt sind, können die Opferzahlen sinken, pendeln sich dann allerdings auf hohem Niveau ein.

Was hohes Niveau heißt, belegt eines der höchstmotorisierten Länder der Erde, die USA. Zwar lag der Scheitelpunkt 1972 bei 55 685 Toten, doch hat sich die Reduktion der Opferzahlen auf hohem Niveau eingependelt. Fast 40 000 Menschen starben 2018 in den USA durch einen »fatal crash«, einen Autounfall. Seit Beginn der Motorisierung insgesamt 3,8 Millionen.

Das heißt, es wird auch nach 2050 weit über zwei Millionen Straßenverkehrstote jährlich geben, egal wie die Milliarden Kfz angetrieben sind. Kommt es global in den nächsten Jahren zu Wirtschaftskrisen, was anzunehmen ist, wird sich der globale »Wendepunkt« noch weiter hinausschieben.⁸ Es ist aber auch denkbar, dass diese Wohlstandswerte von diesen Ländern aufgrund der Klimakatastrophe, der autobedingten Umweltver-

schmutzung und der Auswirkungen des Flächenverbrauchs des Kfz gar nicht erreicht werden.

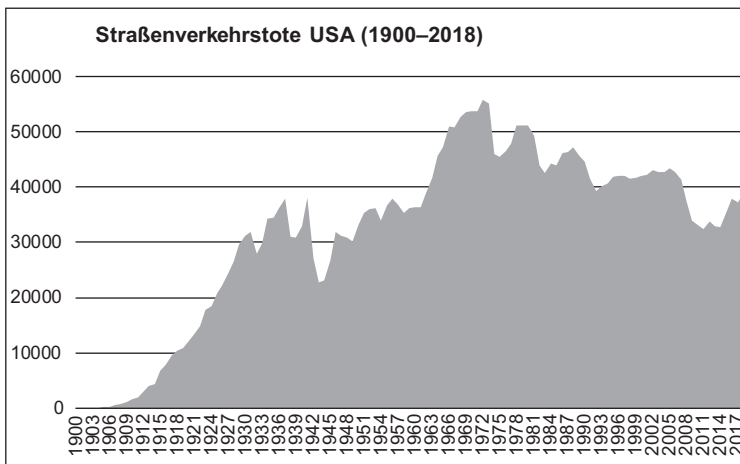


Abbildung 2: Quelle: NHTSA (National Highway Traffic Administration).

So klappt in China eine gigantische Schere zwischen dem breiten sogenannten Speckgürtel im Osten und dem Innern und Westen des Landes – auch deshalb sind Millionen Wanderarbeiter unterwegs. Gleiches in Indien, wo es Megacities mit Wohlhabenden im Zentrum und gigantischen Slumbereichen außerhalb gibt. Die Kluft zwischen Stadt und Land verschärft sich in beiden Ländern dramatisch. Das heißt, es könnte auch dauerhaft enorm hohe Opferzahlen geben.

Widmet man sich den Verletzten, so kann errechnet werden, dass allein im Jahr 2030 durch Unfälle 5,7 Millionen Menschen für den Rest ihres Lebens zu Behinderten werden, zurzeit dürften es 4 Millionen sein.⁹ Das heißt, in den nächsten 10 Jahren werden durch das Kfz circa 50 Millionen Krüppel produziert.

Insgesamt ergibt sich nach dem derzeitigen Trend¹⁰ eine erhebliche Zunahme der jährlichen Todeszahlen und der Gesamt-opferzahlen in den nächsten 10 Jahren.