

St. Florian und die Autofahrer

Heiliger Sankt Florian, verschon mein Haus, zünd' andre an!

In Stuttgart werden gerade von Autofahrern die abstrusesten Argumente benutzt, um drohende Fahrverbote für dreckigere ältere Dieselfahrzeuge zu vermeiden. Dabei hätte der Laie zwar nicht die Abgaswerte messen können, aber es hätte jedem beim Tanken auffallen müssen, dass das Fahrzeug viel mehr Treibstoff verbraucht - im Durchschnitt knapp 40%! -, als in der Werbung angegeben. Vierzig Prozent mehr Treibstoff machen auch ca. 40 Prozent mehr Umweltbelastung aus. Das hätte auch ein Laie wissen können. Das entlastet weder die Hersteller, noch die Bundesregierung, die das Problem am Liebsten gar nicht wahr genommen hätte und die Autohersteller nicht mal für ihren Betrug bestrafen möchte. Das Mindeste wäre wohl, dass diese den entstandenen Schaden wieder gut machen müssten.

Betroffene Autofahrer (und Politiker) folgen dem Prinzip des Heiligen Sankt Florian: „Verschon mein Haus, zünd andere an!“ und verweisen auf alles Mögliche, von der Lage der Messstellen bis hin zum Feinstaubstoß der Massentierhaltung, nur um sich nicht eingestehen zu müssen, dass sie selbst auch zur Luftverschmutzung beitragen. Die sei ja auch gar nicht so schlimm, meinen viele, weil es Ärzte gibt, die darauf hingewiesen haben, dass es Situationen gibt, in denen die Luft noch schlechter ist. Dass jeder Autofahrer, der im Jahr 15 000 km fährt, einen Schatten auf der Lunge haben dürfte, weil er die Abgase der Vorausfahrenden einatmet, wissen wenige. Zudem riecht man Feinstaub, CO₂ und Stickoxide nicht, hält sie also schon daher nicht für so gefährlich, wie etwa den Geruch von stark riechenden Gasen oder Rauch.

Dass jetzt, wo die Fahrverbote kommen, plötzlich über 100 Ärzte sich zu Wort melden und die Grenzwerte, die von der Weltgesundheitsorganisation WHO empfohlen wurden, in Frage stellen, hat einen seltsamen Beigeschmack. Vielleicht sind sie ja als selbst Betroffene in eigener Sache nicht ganz so objektiv, wie man es wünschen würde, aber wohl von den meisten Menschen nicht erwarten darf? Oder warum melden sie sich erst jetzt zu Wort, obwohl die Grenzwerte schon vor Jahren beschlossen wurden? Wissenschaftlich korrekt ist ihr Einwand nicht, wie Ralf Krauter darlegte: [Stickoxide und Feinstaub: Fehlgeleitete Debatte um Luftschadstoffe - Spektrum der Wissenschaft](#)

Der ganze Vorgang zeigt, wie sehr Viele am Gewohnten hängen und wie ungern sie ihre Bequemlichkeit in Frage stellen lassen. Nicht einmal durch wissenschaftliche Fakten. Wobei das Gewohnte uns Halt zu geben scheint, wie eine gute Tradition. Daher ist nicht verwunderlich, wenn in Krisenzeiten die Meisten konservativ wählen, weil sie auf den Erhalt und die Bewahrung des Erreichten hoffen.

Das hat aber – wie die Autobranche zeigt – den Nachteil, dass man sich nicht rechtzeitig auf Veränderungen einstellt. Über Umweltschutz redet man seit etwa 40-50 Jahren. Sonst gäbe es ja auch die Grenzwerte gar nicht, über die man jetzt, wo sie einen treffen, streitet. Der Staat hat sie

selbst fest gelegt, ist aber jetzt empört, weil eine private Organisation ihn durch Klagen dazu zwingt, sich auch an das zu halten, was man selbst beschlossen hat.

Das allein ist schon ein Skandal, dass man den Staat zur Einhaltung der Grenzwerte zwingen muss, die er selbst erließ. Denn das weckt den Verdacht, dass die Politik diese Grenzwerte erließ, um zu zeigen, dass man etwas getan habe, aber insgeheim hoffte, sie nicht anwenden zu müssen, was zumindest unredlich wäre. Lächerlich wird es, wenn in Stuttgart dabei auf die Grünen geschimpft wird, obwohl die Messstellen dort von einer CDU-FDP-Regierungen eingerichtet wurden. Auch eine Nahverkehrsabgabe, wie sie einst Oberbürgermeister Rommel (CDU) forderte, ist heute verblüffender Weise „grünes Teufelszeug“. Da sind Feindbilder und Vorurteile stärker als Fakten. Das gilt sicher auch für den CSU-Verkehrsminister und seine Äußerungen.

Die Autobranche kannte die Grenzwerte, hätte also schon längst aktiv werden müssen, statt darauf zu vertrauen, dass sich kein Politiker trauen würde die „Heilige Kuh“ Auto anzugreifen. Zur Zeit sieht es so aus, dass die Mitarbeiter der Firmen viel weniger Probleme wegen der Fahrverbote im Land bekommen, als dadurch, dass China, der größte Abnehmer, massiv Elektromobilität fördert und fordert, oder die USA, als zweitwichtigster Abnehmer, unter seinem unzuverlässigen Präsidenten, drohen die Einfuhr mit Zöllen zu belegen. Europa kommt als Käufer von Autos erst an dritter Stelle und die Nachfrage in Deutschland ist noch viel geringer. Außerdem könnte man in China gute Geschäfte machen, wenn man entsprechende Elektro-Fahrzeuge im Angebot hätte. Doch die deutsche Autobranche konnte der Post keine elektrischen Zustellfahrzeuge, liefern, so dass diese in Zusammenarbeit mit der Aachener Hochschule selbst gebaut werden mussten. Wenn hier jemand Arbeitsplätze gefährdet, dann sind das weniger die Grenzwerte, sondern eine Branche, die die Zeichen der Zeit verschlafen hat, oder hoffte auf die Politik Einfluss nehmen zu können, sodass man mit Betrug und veralteter Technik weiter gute Geschäft machen könne, egal, ob das für die Gesellschaft und die Mitarbeiter gut ist, oder nicht.

Das Beispiel Auto zeigt auch, wie eine fragwürdige Wirtschaftspolitik sich gegen die Interessen vieler Menschen auswirken kann:

Ein Auto steht 95% der Zeit ungenutzt herum, braucht aber nahe dem Zuhause und nahe der Arbeitsstätte, oder dem Laden jeweils einen Parkplatz, ca. 2,5m x 5-6 m groß, der auf öffentlichem Grund ca. 10 000 Euro im Jahr kostet, auf privatem Grund kann er billiger oder teurer sein. Die monatlichen Kosten für ein Auto für den Eigentümer fangen bei ungefähr 300.- € an. Dazu kommt noch der Straßenbau, die Verkehrsregelung, die Tankstellen usw. Das ergibt für den Besitzer 3600.- € im Jahr, oder knapp zehn Euro am Tag. Für die öffentliche Hand, also uns alle, kommen noch mal mindestens 10 000.- €, oder 27.-€ pro Tag hinzu (bei nur einem öffentlichen Parkplatz, ohne die restliche Infrastruktur). Wenn man also selbst bei einem preiswerten Kleinwagen von knapp 40 Euro am Tag ausgehen muss, und der nur 5% des Tages genutzt wird, dann kosten diese 1,2 Stunden Nutzung 40 Euro von denen der Nutzer aber nur die knapp zehn Euro sieht, die er direkt selbst zahlt. Die 30 Euro, die über die Steuern bezahlt werden, erkennt er in der Regel nicht.

Den meisten Autofahrern ist auch nicht bewusst, dass das Auto im Schnitt nach zehn Jahren Nutzung wertlos ist, man also eine rapide Wertminderung erleidet (ca. 10% je Jahr), falls das Fahrzeug nicht wesentlich intensiver genutzt wird, als üblich.

Diese Rechnungen zeigen schon, dass das private Auto volkswirtschaftlich ziemlicher Unsinn ist. Es kostet die Allgemeinheit hohe Summen, denen nur eine geringe Nutzung (5 % am Tag) gegenüber steht. Rein rechnerisch könnte man von 20 Autos auf 19 verzichten. Das geht freilich nicht, da die Arbeitszeiten und damit die Nutzung des Autos sich zu bestimmten Zeiten ballen (Feierabendverkehr). Carsharing ist ein Ansatz, um Autos zu einer besseren Auslastung und damit zur Schonung von Umwelt und Geldbeutel zu kommen. Auch Taxis werden intensiver genutzt, als Privatautos.

Der Wirtschaft ist es gelungen das Auto als Symbol von Freiheit, Individualität und Status zu vermarkten, obwohl es in vielen Fällen, vor allem in Städten mit gutem Nahverkehr, unwirtschaftlich ist. Würde die Mehrheit auf ein eigenes Auto verzichten, könnte sie sehr viel mehr Geld für andere Dinge, z.B. Alterssicherung, Urlaub oder Weiterbildung ausgeben, was in manchen Fällen wohl auch zu einem glücklicheren Leben führen würde, denn der Verkehr wurde umso aggressiver, je mehr er zunahm.

Auch als ich noch 30 km pendelte, ging das weitgehend ohne Auto, weil in Stuttgart der ÖPNV recht gut funktioniert(e?). Das geht nicht überall. Aber statt sich zu überlegen, wie können wir die Versorgung aller Bürger am Besten lösen, wurde einseitig auf das Auto gesetzt und dadurch (Einkaufszentren auf der grünen Wiese) die Infrastruktur in den Wohnviertel zerstört, in denen man noch vor 50 Jahren die allermeisten Einkäufe zu Fuß erledigen konnte, oder sich vom Laden an der Ecke beliefern ließ.

In der Stuttgarter Lenzhalde sind in den letzten knapp 70 Jahren in den Vorgärten oder Gärten über 100 Parkplätze oder Garagen gebaut worden, obwohl die Straße weniger als hundert Grundstücke hat. Ein Aufwand, der mindestens (100 x 10 000) eine Million Euro gekostet hat. Sogar eher mehr, da die Straße am Hang verläuft und manche Garage in den Hang hinein gebaut wurde, was natürlich teurer ist, als einen ebenen Vorgarten zu Pflastern oder zu Teeren. Und jede neue Einfahrt führte zum Verlust von Parkplätzen am Straßenrand. Obwohl so 100 Stellplätze geschaffen wurden, sind dort nachts die Straßenränder weitgehend voll geparkt.

Dafür sind alle Läden und Dienstleister, die es dort früher gab, verschwunden. Also fahren die Anwohner mit dem Bus oder dem eigenen Auto zum Einkaufen und die Anderen bestellen im Internet und lassen sich alles liefern. So entsteht viel Verkehr, der früher gar nicht nötig war, als es fast alles für den Alltag im Viertel gab.

Das bedeutet aber auch, dass der jetzt bedrohlich an die Wand gemalte Arbeitsplatzverlust in der Automobilbranche nicht schlagartig kommen wird, sondern sich über viele Jahre hinziehen wird. Es würde Jahrzehnte dauern die Infrastruktur mit Läden und Dienstleistern so zu verändern, dass man wieder die meisten Einkäufe und Erledigungen zu Fuß machen kann, selbst, wenn die alten Läden - als Wohnungen oder Büros genutzt - zum Teil noch vorhanden sind. Und so viel Zeit dürften auch die Bürger brauchen, um sich wieder an die veränderte Struktur zu gewöhnen. Wenn sich aber solche Veränderungen über Jahrzehnte hin ziehen, dann ist ein erheblicher Teil der befürchteten Arbeitsplatzverluste durch die normale Fluktuation in den Firmen ohne Entlassungen machbar.

Dabei wird man sowieso nicht zurück in die 50er Jahre gehen, sondern neue Entwicklungen, wie Elektrofahrräder, Fahrradboten, Fernwartung von Geräten, werden sicherlich die Veränderungen begleiten und gestalten. Vielleicht bleiben die Fitness-Studios auf der Strecke, wenn alle im

Alltag mehr zu Fuß erledigen würden und die Straße wieder zu einem Ort der Begegnung und des Spiels würden. Parkhäuser könnten zu Sportplätzen an frischer Luft werden, Teile von Tiefgaragen zu Zwischenlagern der Warenverteilung. Dabei würde das Auto als Verkehrsmittel nicht völlig abgeschafft, sondern nur auf die Aufgaben reduziert, bei denen es der Gesellschaft einen Dienst erweist, der besser ist als alle anderen Verkehrsmittel. Und wenn man diese Entwicklung in einem vernünftigen Tempo anpackt, dann kann man auch auf Fehlentwicklungen rechtzeitig reagieren und Fehler korrigieren, ehe der Schaden so groß ist, wie bei Stuttgart 21.

Aber diese ganze wünschenswerte Entwicklung hin zu einer Beschränkung des Verkehrs auf das wirklich Notwendige und für den Menschen Wohltuende (mehr körperliche Bewegung, mehr Gesundheit, mehr Nachbarschaft, weniger Rohstoff-Verschwendung, weniger Staus und Umweltbelastung, mehr Geld und Zeit für Anderes zur Verfügung) lässt sich mit dem St. Florians Prinzip nicht erreichen, denn das verweigert sich ja der Wahrnehmung von veränderten Rahmenbedingungen und damit auch der eigenen Veränderung. Wobei das Ganze – man will zwar Umweltschutz, aber nichts dafür tun - stark an das Sprichwort erinnert: „Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass!“