

5 Gründe, warum Autos keine Zukunft haben

Zusammenfassung

Die Automobilwirtschaft steht nicht erst seit dem so genannten Dieselskandal vor einem grundlegenden Wandel. Ökologische Notwendigkeiten und technologische Möglichkeiten machen neue Formen der Mobilität erforderlich und möglich. In ihrer heutigen Form als Verkäuferin von immer schwereren Autos mit immer leistungstärkeren Benzin- und Dieselmotoren, bei deren Abgasreinigung man es nicht zu genau nimmt, hat die Autoindustrie keine Zukunft. Überleben wird sie nur, wenn sie sehr schnell nachhaltige Angebote macht, die den Ausstieg aus der klimaschädlichen Verbrennung von Öl beschleunigen, den galoppierenden Flächenfraß durch Auto-bedingte Infrastruktur wie Straßen und Parkplätze stoppen, und die Luftprobleme der Städte lösen helfen.

Im Zuge dieses Wandels muss der Verbrennungsmotor sehr schnell verschwinden und durch Elektroantriebe ersetzt werden. Autos müssen außerdem kleiner und leichter werden. Sie werden von mehreren Menschen geteilt genutzt und perspektivisch zum Teil autonom fahren. Automobilität wird von einer Form des Besitzes, die heute an ihre ökologische Grenzen stößt, zu einer Dienstleistung, die nur noch einen kleinen Teil eines effizienten und sauberen Mobilitätssystems ausmacht.

Das folgende Papier liefert fünf Gründe, warum das Auto in seiner heutigen Antriebs- und Nutzungsform keine Zukunft hat – und leitet daraus ab, was die nächste Bundesregierung in der Verkehrspolitik ändern muss.

5 Gründe, warum Autos keine Zukunft haben

1. Das heutige Auto ist unvereinbar mit globalem Klimaschutz

Der weltweite Energieverbrauch im Verkehr ist zwischen 2000 und 2015 um 35 Prozent gestiegen. Ein durchschnittliches Wachstum von 2 Prozent pro Jahr, das sich fortzusetzen droht. Im Jahr 2015 betrug der Verbrauch an Öl (bzw. Öl-Äquivalenten) 2.200 Millionen Tonnen, was 23 Prozent des globalen Energieverbrauchs entspricht. Der wachsende Ölverbrauch hängt eng mit einer weltweit steigenden Motorisierungsrate zusammen. Diese lag 2014 im Durchschnitt noch bei 180 Pkw pro 1.000 Einwohner. Während die Motorisierungsrate in vielen Industriestaaten bereits sehr hoch ist (USA: 809; Australien: 714; Japan: 607; Deutschland: 578) und langsamer wächst oder gar stagniert, nimmt sie in Regionen wie Osteuropa, Russland, Südamerika und China teilweise deutlich zu. Ohne Verkehrswende rechnen Experten mit einem absoluten Anstieg von 1,236 Milliarden Pkw im Jahr 2014 auf rund 2 Milliarden im Jahr 2020.

Die verheerende Wirkung des Autoverkehrs für den weltweiten Klimaschutz wird immer deutlicher. Mit Ausnahme von wenigen Ländern mit besonders hohen Energie- und Industrieemissionen hat der Verkehrssektor in fast allen Ländern der Welt mittlerweile einen Anteil von 20 Prozent und mehr an den gesamten CO₂-Emissionen und ist damit neben dem Energiesektor die größte Quelle klimaschädlicher Treibhausgase. Gleichzeitig versagt weltweit kein Sektor so offensichtlich beim Klimaschutz. In Deutschland lagen die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor (rd. 95 Prozent Straßenverkehr) mit 165 Millionen Tonnen im vergangenen Jahr sogar 3 Millionen Tonnen höher als im Jahr 1990.

All diese Entwicklungen stehen global und national im Widerspruch zu den Klimaschutzzielen, zu denen sich fast 200 Staaten mit dem Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet haben. Deutschland etwa droht sein Klimaziel für das Jahr 2020 (40 Prozent weniger CO₂ verglichen mit 1990) laut jüngsten Prognosen um zehn Prozentpunkte zu verfehlen. Auch um das Ziel für 2030 (55 Prozent weniger CO₂) zu erreichen, sind deutlich mehr Anstrengungen nötig, als bislang beschlossen. Bisher ist völlig unklar, wie die Bundesregierung ihr Ziel erreichen will, bis zum Jahr 2050 den CO₂-Ausstoß um 80 bis 95 Prozent zu reduzieren. Die Beschlüsse des Pariser Klimaschutzabkommens bedeuten, dass

Deutschlands Verkehr bis zum Jahr 2035 komplett emissionsfrei sein muss. Angesichts der Produktions- und Nutzungszyklen der Automobilwirtschaft, müsste die hierfür nötige Verkehrswende weg vom Verbrennungsmotor schon heute geplant werden. Davon jedoch ist in Deutschland bislang nichts zu erkennen.

2. Der ökologische Rucksack von PKW sprengt planetare Grenzen

Wir erleben derzeit das größte Städtewachstum in der Geschichte der Menschheit. Die Folge ist eine hohe Zunahme an Verkehr, Ressourcen- und Flächenverbräuchen. Bis 2050 wird laut IPCC die globale Weltbevölkerung um bis zu 3 Milliarden Menschen zunehmen, von denen rund zwei Drittel in Städten leben werden. Die Zahl so genannter Megastädte mit einer Bevölkerung von 5-10 Millionen Menschen wird bis zum Jahr 2030 voraussichtlich auf 63 steigen (2014: 43). Eine entscheidende Frage für die Zukunft des Planeten lautet: Wie werden diese Städte konzipiert und welchen Transport- und Infrastrukturmustern folgen sie? Ob E-Auto oder Verbrennungsmotor: Die auf Autoverkehr zugeschnittene Infrastruktur mit massivem Straßenbau birgt allein das Potenzial, alle ehrgeizigen Klimaschutzziele zu gefährden. Ziel künftiger Stadt- und Verkehrsplanungen sollte es deshalb sein, dem Muster von Städten wie Singapur, Hongkong, Bogota oder London zu folgen, die mit weniger Autos auskommen

Hinzu kommt ein massiver und ungebremster Flächenverbrauch in Städten und durch Städte, der durch Pkw-Verkehr verstärkt wird. In den meisten Städten verbrauchen Straßen und Parkraum 20 bis 30 Prozent der innerstädtischen Flächen, in manchen Städten deutlich mehr. Angesichts von Bevölkerungswachstum, Urbanisierungstrend, Wohnungsnot und immer höheren Mieten eskalieren bereits heute in vielen Städten die Konflikte um kostbaren Lebensraum. Insgesamt stellt die ungebremste Entwicklung beim Flächenverbrauch eine gigantische ökologisch und ökonomische Bedrohung dar: Während Städte heute weltweit nur 1 bis 2 Prozent der Erdoberfläche in Anspruch nehmen, werden sie 2050 etwa 4 bis 5 Prozent belegen, eine Steigerung von 250 auf 420 Millionen Hektar. Agrarflächen müssen weichen; ihr Verlust wird kompensiert, indem unter anderem als CO₂-Speicher

benötigte Wälder gerodet werden. In Deutschland beispielsweise beträgt der Flächenverbrauch durch Städte- und Straßenbau mehr als 70 Hektar – pro Tag. Dies entspricht der Fläche von über 100 Fußballfeldern.

3. Autoabgase verursachen gravierende Gesundheitsrisiken

Die schiere Zahl von Autos mit Verbrennungsmotor, von denen zudem ein großer Teil ohne wirksame Abgasreinigung betrieben wird, machen den Verkehr zu einem der größten Luftverschmutzer. Luftschadstoffe wie Feinstaub, Stickoxide und Ozon, die zu einem großen Teil aus dem Verkehr stammen, verursachen in Europa jährlich fast 500.000 vorzeitige Todesfälle. Allein in Deutschland führen hohe Feinstaubwerte zu über 70.000 vorzeitigen Todesfällen, Stickstoffdioxid zu mehr als 10.000. Laut Umweltbundesamt ist der Verkehr für etwa zwei Drittel der Stickstoffdioxidbelastung in deutschen Innenstädten verantwortlich – 72,5 Prozent davon stammen von Diesel Pkw.

Während Straßenverkehr schon in Europa extrem hohe Gesundheitskosten verursacht, stellt sich die Situation in anderen Regionen noch dramatischer dar. Die Zahl vorzeitiger Todesfälle allein durch Feinstaub wird sowohl in China als auch in Indien über eine Million geschätzt. Entsprechend haben sich die dortigen Regierungen inzwischen dafür entschieden, auf emissionsfreie Antriebe umzustellen: Indien will ab 2030 nur noch Neuwagen ohne Verbrennungsmotor zulassen, China ab 2018 eine Quote für E-Autos einführen.

4. Straßenverkehr verursacht eine hohe Zahl an Unfalltoten und Schwerverletzten

Jedes Jahr sterben weltweit etwa 1 250 000 Menschen durch Verkehrsunfälle – das entspricht etwa 3 400 Toten pro Tag. Weltweit ist unter den 15-29-Jährigen der Verkehrsunfall somit die häufigste Todesursache. Zum Vergleich: 2015 starben weltweit 429 000 Menschen an Malaria. Zusätzlich gibt es jährlich 20 bis 50 Millionen Verletzte, die oftmals bleibende Schäden davon tragen. Trotz dieser hohen Zahlen werden die Toten und Verletzten billigend in Kauf genommen und unser Auto-zentriertes Verkehrssystem bisher kaum hinterfragt. Die 3 206 Verkehrstoten und fast

400.000 Verletzten die im vergangenen Jahr in Deutschland zu beklagen waren, haben nichts daran geändert, dass es in Deutschland kein generelles Tempolimit gibt und in Städten die Regelgeschwindigkeit bei 50km/h und nicht bei 30km/h liegt.

5. Erste Indizien für eine Abkehr von privat genutzten Pkw sind erkennbar

Während die Motorisierung global gesehen zunimmt, deutet sich vor allem in Städten eine Abkehr von der Dominanz des privaten Pkw an. Dieser Trend kann in Kombination mit einer rasant wachsenden Urbanisierung, der Digitalisierung und den Konsequenzen aus ökologischen Schäden als disruptiv bezeichnet werden.

In den meisten Industriestaaten einschließlich der USA sinken die gefahrenen Pkw-Kilometer seit der Jahrtausendwende oder stagnieren. In Deutschland sind sie zuletzt noch geringfügig gestiegen, in Großbritannien, Italien, Japan und den USA jedoch deutlich gesunken. In den USA sind sie zwischen 2004 und 2013 sogar um rund 20 Prozent gesunken (vgl. Abb. 7). Gleichzeitig stagniert oder sinkt in vielen Metropolen und Städten der Welt die Pkw-Dichte. Beispiele für diesen Trend seit Beginn der 90er Jahre sind z.B. New York, Vancouver, Brüssel, London und in Deutschland Frankfurt oder Hamburg (vgl. Abb. 3). Noch nicht berücksichtigt sind hier aktuelle Trends zu so genannten autofreien Zonen und "Fahrradstädten" wie Kopenhagen, Amsterdam oder zuletzt auch Berlin.

Weitere Indizien für die Abkehr vom privat genutzten Pkw:

- Immer mehr Menschen leben künftig in Städten, in denen es attraktive Alternativen zum eigenen Auto gibt.
- Die Digitalisierung schafft neue Möglichkeiten, um die verschiedenen Teile des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fahrrad und Fußverkehr) besser miteinander zu vernetzen, sie für die Nutzer attraktiver zu machen und durch neue Elemente wie Car- und Ridesharing zu ergänzen.
- In vielen Industriestaaten verlieren Autos gerade bei jungen Menschen an Bedeutung. Während beispielsweise 2005 rund 73 Prozent der 25- bis 29-Jährigen in Deutschland Auto fuhren, waren es 2016 nur noch 60 Prozent.
- In Deutschland wünschen sich 79 Prozent der Bevölkerung eine Stadtentwicklung, die die Alternativen zum Auto stärkt.

Forderungen von Greenpeace an die Bundesregierung

- ▶ Entwicklung einer **nachhaltigen Mobilitätsstrategie** mit der eine **Verkehrswende** umgesetzt wird. Ziel muss es sein, den Anteil von Rad- und öffentlichem Verkehr bis zum Jahr 2035 durch einen beschleunigten Ausbau der Infrastruktur zu verdoppeln und die Zahl der Privatautos bis zum Jahr 2035 gegenüber 2015 mindestens zu halbieren.
- ▶ Ein **Verbot der Zulassung von PKW mit Verbrennungsmotor ab dem Jahr 2025**. Nur so lassen sich die Verpflichtungen aus dem Klimaabkommen von Paris einhalten. Ab 2035 muss der Verkehr emissionsfrei sein.
- ▶ Einführung einer bundesweiten **blauen Plakette**, um den Kommunen ein Instrument an die Hand zu geben, schmutzige Diesel aus den Städten zu halten.
- ▶ Dieselfahrzeuge müssen im Rahmen **verpflichtender Rückrufe** so nachgerüstet werden, dass sie die **geltenden Schadstoffgrenzwerte auch im Straßenbetrieb einhalten**.
- ▶ Einführung eines **generellen Tempolimits** auf Autobahnen von 120 km/h und von Tempo 30 in Städten.
- ▶ Stärkere **Verlagerung des Güterverkehrs auf Bahn und Schiffe**. Der Transport von Gütern muss sich bis 2035 größtenteils von der Straße auf die Schiene und Wasserwege verlagern. Der Güterfernverkehr auf der Straße muss dann zu 80 Prozent über Oberleitungen elektrisch angetrieben werden. Gütertransporte ab 500 Kilometer sollten ausschließlich auf Schienen- oder Wasserwegen zurückgelegt werden. Innerstädtischen Lieferverkehr übernehmen E-Transporter.

➔ **Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen. Rund 580.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.**