

Mit Vollgas in die Katastrophe?

Wir schreiben das Jahr 107 nach der Erfindung des Automobils. Über ein halbes Jahrhundert lang bescherte es dem Menschen ein vorher nie gekanntes Gefühl der Freiheit und Mobilität: Er konnte sich jederzeit nach Lust und Laune hineinsetzen und sein Gefährt dorthin steuern, wo er gerade hinwollte, nach Norden oder nach Süden, in die nächste Großstadt oder einfach hinaus ins Grüne, zum Lebensmittel-laden gleich um die Ecke oder in viele tausend Kilometer entfernte Länder.

Ungefähr bis in die fünfziger Jahre unseres Jahrhunderts konnten sich nur die oberen Zehntausend und allenfalls einige Vertreter des gehobenen Mittelstandes ein Auto leisten, das unter diesen Umständen natürlich schneller und bequemer war als Massenverkehrsmittel wie Busse und Bahnen.

Im Zuge des Wirtschaftsbooms und der von den Gewerkschaften erkämpften Lohnerhöhungen in den Industriestaaten der westlichen Welt stiegen auch die Konsumbedürfnisse der Menschen. Im Vorkriegsjahr 1939 beispielsweise zählte Luxemburg rund 7.000 Privatautos, 1960 fuhr deren bereits über 33.000 auf unseren Straßen, und am 1. Januar 1991 hatte sich die Anzahl der Personenwagen auf über 191.500 erhöht, ein Fuhrpark, der noch von 12.000 Lastwagen, 8.000 landwirtschaftlichen Traktoren, 760 Bussen und über 8.000 weiteren Nutzfahrzeugen vervollständigt wird. In anderen Worten: Auf jeden der rund 130.000 Haushalte des Großherzogtums kommen im Schnitt fast anderthalb Pkw. Tendenz: weiter steigend.

Nach UNO-Angaben gibt es heute auf unserem Planeten insgesamt rund 500 Millionen Autos, motorisierte Zweiräder, landwirtschaftliche Zugmaschinen, Polizei- und Militärfahrzeuge nicht mitgerechnet. An der Spitze des Anteils am Pkw-Weltbestand stehen die USA mit 36 Prozent, dicht gefolgt von Westeuropa mit 35 Prozent. Das riesige Asien hat nur einen Pkw-Anteil von 15%, das einstige Osteuropa zusammen mit der alten Sowjetunion stellt ganze 5%, die restlichen 9% verteilen sich auf die übrigen Kontinente.

Am Beispiel Auto zeigt sich besonders deutlich ein verhängnisvoller Zug der Überfluß-Wirtschaft. „Ab einer bestimmten Grenze, die in den industriellen Ballungsräumen längst überschritten ist, verschlechtern sich die Nutzungsbedingungen eines Gutes, je verbreiteter dessen Gebrauch ist,“ schreibt der amerikanische Ökonom Fred Hirsch in seinem Buch *Die*

sozialen Grenzen des Wachstums. Das heißt im Klartext: Ob arm, ob reich, im Stau sind alle gleich. Oder „aus Fahrzeugen werden auf einmal Stehzeuge“, wie es der Wiener Verkehrsexperte Hermann Knoflacher formuliert, den die Luxemburger Stiftung *Ökofonds* und der *Mouvement Ecologique* mit einer Studie über die Wiedereinführung der Straßenbahn in unserer Hauptstadt beauftragt hatten. Der Wiener Professor kommt in seiner Untersuchung übrigens zu dem Ergebnis, daß eine moderne Trambahn — Kostenpunkt: etwa 13 Milliarden, Bauzeit: drei bis vier Jahre — ein Segen für unsere Stadt wäre. Sie würde eine Neuverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes, d.h. zugunsten der Fußgänger, der Radfahrer und der Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, ermöglichen. Resultat: weniger Streß, weniger Staus, weniger Abgase, weniger Lärm, auf der Plus-Seite ein ästhetischeres und im guten Sinne urbanes Stadtbild, das Europas kleinster Metropole in jedem Sinne zugute käme.

Ohnehin ist es beim augenblicklichen Stand der Dinge — wachsendes Ozonloch, Waldsterben, Wasserverseuchung, bevorstehende Klimakatastrophe und dergleichen Kleinigkeiten mehr — mit Appellen an den guten Willen der Bevölkerung und der Industrie nicht mehr getan. Um nur ein Beispiel zu nennen: Trotz aller Umweltkampagnen und trotz der zugesicherten staatlichen Subventionierung hat beim diesjährigen Autofestival nur jeder dritte Kunde ein Auto mit Katalysator gekauft.

Wenn wir nicht mit Vollgas in die Katastrophe steuern wollen, müssen so bald wie möglich drastische politische Entscheidungen getroffen werden.

Auch wenn dadurch einige Zeitgenossen, die ein fast schon erotisches Verhältnis zu ihrem Auto haben, sich getroffen fühlen sollten. Vielleicht besinnen auch sie sich eines Tages darauf, daß es im Leben Schöneres und Wichtigeres gibt als Blechkarossen und öde Autobahnen. Kinder zum Beispiel, die wieder in einer lebenswerten, natürlichen Umwelt heranwachsen können, gesunde Bäume, saubere Flüsse und eine klare Luft zum Atmen.

r.cl.

