

Gewalt durch Mobilität

Nur die Verkehrswende schafft Linderung

Im Straßenverkehr, der überwiegend von Pkw geprägt ist, geht es gewaltsam zu: Viele Menschen werden bei Unfällen verletzt oder sterben, durch Lärm, Abgase und Feinstaub werden Menschen krank und deren Lebenserwartung verkürzt, das Primat des Autos bestimmt den öffentlichen Raum. Die Verkehrswende, weg vom Pkw, würde nicht nur einen großen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Sie würde Menschen vor dieser täglichen Gewalt schützen.

Anke Borcharding und Lara Meyer

Unter Gewalt verstehen wir in der Regel den Einsatz von physischem oder psychischem Zwang gegenüber Menschen oder eine starke physische Einwirkung auf Tiere und Gegenstände. Im Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr ist Gewalt wahrschein-

„In Deutschland sterben jährlich etwa 3.000 Menschen bei Verkehrsunfällen“

lich ein eher ungewöhnlicher Begriff. Immerhin ist es ein großes Wort und steht nach Leben und Tod in einer Reihe mit anderen bedeutenden Begriffen wie Freiheit, Liebe, Hass, Schuld, Rache, Sehnsucht, die eine enorme Bedeutung für uns Menschen haben. Ergibt es also Sinn – oder besser: Vermehrt es unser Wissen, den Bereich Mobilität in Verbindung mit Gewalt zu bringen? Ja, und gleich in mehrerlei Hinsicht.

Zunächst wird in der öffentlichen Debatte stets vergessen, dass der Personen- und Güterverkehr eine doppelte Bedeutung hat: Er ermöglicht Mobilität, kann aber auch zu einer Bedrohung und sogar einer regelrechten Gefahr

werden. So sterben allein in Deutschland laut Statistischem Bundesamt durchschnittlich etwa 3.000 Personen pro Jahr bei Verkehrsunfällen. Gut 80.000 Menschen sterben an den Umweltbelastungen, die durch den Verkehr entstehen. Und etwa 360.000 Menschen werden jährlich bei Verkehrsunfällen verletzt.

Rund 164 Millionen Tonnen CO₂ werden jährlich allein durch den Verkehr ausgestoßen – das entspricht einem Fünftel der gesamten Treibhausgasemissionen Deutschlands. Die Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen liegt mit mehr als 65 dB(A) über dem zulässigen Grenzwert von 50 dB(A) für Wohngebiete – nachts beträgt der Grenzwert nur 35 dB(A). Diesen Lärm, dessen Hauptquelle der Straßenverkehr ist, empfinden drei Viertel der Bevölkerung nicht nur als Belästigung. Er macht nachweislich krank. Gerade nachts und an den Hauptverkehrslinien sowie in Ballungsräumen ist der Lärm besonders belastend. Chronischer Verkehrslärm kann auf längere Sicht die klassischen Gesundheitsrisiken wie erhöhte Blutfette und Blutzucker sowie Arterienverkalkung oder Bluthochdruck verstärken und zum Herzinfarkt führen.

Das Umweltbundesamt hat noch weitere Zahlen, die eine erhöhte Gesundheitsgefährdung



Anke Borchering ist neben ihrer Tätigkeit im Projektmanagement für nachhaltige Mobilität an der Freien Universität Berlin Gast der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung am WZB. anke.borchering@wzb.eu

Foto: © WZB/Constanze Wenig (Fräulein Fotograf), alle Rechte vorbehalten.

durch den allgegenwärtigen und ausufernden Straßenverkehr belegen. So ist der Straßenverkehr für ein Fünftel des Feinstaubes in unserer Luft verantwortlich, davon entfallen 70 Prozent auf den Abrieb der Reifen und Bremsen. Diese Teilchen atmen wir zum Großteil direkt ein. Das kann zu Herz-Kreislauferkrankungen und Lungenkrebs führen und erhöht so das Sterblichkeitsrisiko für viele Menschen.

Neben der Luft wird auch der Raum massiv durch den Verkehr beeinträchtigt. In deutschen Städten haben nach wie vor Autos Vorrang im öffentlichen Raum: Straßen, Abstellplätze und Serviceeinrichtungen brauchen Platz, der für Geh- und Radwege fehlt. In Berlin nimmt die für Pkw beanspruchte Fläche 17 Quadratkilometer ein, das entspricht 13 Prozent der Verkehrsfläche. Zudem steigt die Flächenversiegelung seit Jahren. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sollen 850 Kilometer für neue Autobahnen und Bundesstraßen asphaltiert werden. Das entspricht einer Strecke von München bis Flensburg. Diese Planungen zerschneiden Landschaften und stören oder zerstören Ökosysteme dauerhaft.

Das zentrale Regelwerk, die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), gibt dem „fließenden Verkehr“ Vorrang und bevorzugt damit konsequenterweise Pkw und Lkw vor allen anderen Verkehrsmitteln. Verkehrspolitisch ist es bis heute nicht das Ziel, die Massenmotorisierung zu reduzieren und den Autoverkehr einzudämmen

oder zu vermeiden – und verkehrsrechtlich schon gar nicht. Im Ergebnis soll sich der Mensch in seinem Verhalten dem Verkehr anpassen und unterordnen. Der Verkehrsfluss darf vom Menschen nämlich nur dann gestört werden, wenn eine „qualifizierte Gefahrenlage“ vorliegt. Also dann, wenn bereits Verletzte oder gar Tote zu beklagen sind.

Nimmt man diese Auswirkungen zusammen, kann man durchaus von einer Gewaltausübung durch den Straßenverkehr sprechen – durch seine schiere Masse und die erheblichen Beeinträchtigungen von Gesundheit, Leben und Bewegungsfreiheit von Menschen. Von den Kosten gar nicht zu reden: Bei der Diskussion um den motorisierten Straßenverkehr werden diese gerne außer Acht gelassen. Dabei sind die Luftverschmutzung, der Landverbrauch und die Instandhaltung der Infrastruktur extrem teuer. Jährlich werden beispielsweise allein für den Straßenbau in Deutschland 14,2 Milliarden Euro aus öffentlichen Haushalten ausgegeben. Hinzu kommen weitere Kosten, die durch die Folgen von Lärm, CO₂-Emissionen, Feinstaub und die vielen Einschränkungen für Radfahrende oder zu Fuß Gehende entstehen.

Der Energieverbrauch des motorisierten Straßenverkehrs ist ebenfalls immens. Laut Statistischem Bundesamt verbrauchen wir 96,2 Millionen Tonnen Erdöl pro Jahr, davon bisher ein Drittel aus Russland. Für den noch größeren Teil der Ölimporte werden Verträge mit den

„Das durchschnittliche Gewicht von Pkw hat sich seit den 1970er-Jahren verdoppelt“

arabischen Ölstaaten eingegangen. So fördern wir ungewollt, aber zwangsläufig auch Diktaturen und finanzieren Kriege wie in der Ukraine. Der Ersatz von Erdöl durch heimische Energiepflanzen ist jedoch kaum eine sinnvolle Alternative. Durch die Produktion von Bioethanol und Biodiesel, die unserem herkömmlichen Benzin und Diesel beigemischt werden, tragen wir zur Vernichtung von Lebensmitteln bei und fördern somit den Hunger auf der Welt. Allein für die in Deutschland 2020 verbrauchten Biokraftstoffe wird im In- und Ausland eine Fläche etwa von der Größe Schleswig-Holsteins bepflanzt.



Verkehr beeinträchtigt Gesundheit, Leben und Bewegungsfreiheit von Menschen. Ein Motiv aus der Serie „Autobahn“ (2014–2019).
Foto: © Jörg Brüggemann/OSTKREUZ, alle Rechte vorbehalten.

Der in den vergangenen Jahren fast unveränderte Energiebedarf bei gleichzeitig sinkendem Verbrauch der Automodelle hat auch mit dem Design der Fahrzeuge zu tun: Sie werden immer wuchtiger. Das durchschnittliche Gewicht von Pkw hat sich seit den 1970er-Jahren verdoppelt. Alle spritsparenden technischen Maßnahmen werden somit neutralisiert. Die Fahrzeuge sind mittlerweile so groß, dass die Standardparkplätze zu klein sind. Kürzlich stellte der Autohersteller Mercedes einen Elektro-Pkw vor, der knapp die Kriterien für Lkw unterschreitet.

Schließlich ist der motorisierte Straßenverkehr sozial hochgradig selektiv. Er funktioniert nicht für Menschen mit Behinderungen oder alte Menschen oder ganz junge. Im öffentlichen Verkehr fehlt es zumeist an der erforderlichen Barrierefreiheit. In einer Ampelphase schaffen es oft schon bewegliche Menschen nicht ganz über die Kreuzung, denn die Schaltung von Ampelanlagen ist auf Autos ausgerichtet.

Die Ausgestaltung unseres Mobilitätssystems ist vollständig auf die schnelle Erreichbarkeit unserer Fahrtziele ausgelegt: Es muss der kürzeste Weg mit der höchstmöglichen Geschwindigkeit bei geringsten Hindernissen sein – mit

einem schnellen Auto auf breiten Straßen ohne Störungen etwa durch andere Verkehrsmittel oder -regeln. Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen ist für Viele hierzulande inakzeptabel, Begrenzungen der Anzahl an Fahrzeugen sind schlicht undenkbar. Aktuell besitzen die Deutschen 48 Millionen private Pkw, Tendenz weiter steigend.

Die Liste der Belastungen und Probleme, die vom massenhaften Straßenverkehr ausgehen, ist also lang. Vieles davon darf und sollte man direkte oder indirekte Gewalt nennen. Dabei

„Die Sicherung der Mobilität für Personen und Waren sollte im Einklang mit den Klimaschutzzielen stehen“

könnte unsere Mobilität deutlich gewaltfreier sein. Die sogenannte Verkehrswende bietet dafür viele Möglichkeiten. Prinzipiell verfügt die Bundesregierung über wirkungsvolle Instrumente, mit denen sie die Weichen in Richtung

nachhaltige Mobilität stellen und dabei zugleich die Verkehrsentwicklung sozial ausgewogener gestalten kann. Es ist also eine Frage des politischen Willens, ob konkrete Maßnahmen für eine klimagerechte und gewaltfreie Mobilität ergriffen werden.

Zu diesen Maßnahmen gehört zunächst eine grundlegende Reform des Straßenverkehrsrechts, die neue Ziele für eine gewaltreduzierte Verkehrsentwicklung definiert. Die Sicherung der Mobilität für Personen und Waren sollte dabei im Einklang mit den Klimaschutzziele stehen. Das bedeutet auch die Verwirklichung des Ziels „Vision Zero“: keine Verkehrstoten. Zentral dafür sind Geschwindigkeitsbegrenzungen, die erhebliche Vorteile mit sich bringen würden: Durch ein Tempolimit von 100 km/h auf deutschen Autobahnen, verbunden mit Tempo 80 außerhalb von Ortschaften und 30 km/h innerorts, könnten die Ölimporte aus Russland um fünf bis acht Prozent (Umweltbundesamt) gesenkt werden. Weitere Maßnahmen wie etwa autofreie Sonntage können dabei zusätzlich helfen. Tempolimits würden außerdem die Häufigkeit und Schwere von Unfällen verringern sowie den Ausstoß klimaschädlicher Abgase und Feinstaub reduzieren. Der unnötige Verbrauch von Flächen und die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr würde sinken, Staus würden nahezu verschwinden.

Flankierende Ziele wären der Vorrang für den Ausbau von Fuß- und Radwegen und ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld, das anstelle von Pendlerpauschale und Dienstwagenprivileg treten muss – sie bevorzugen Gutverdienende und stehen nachhaltiger Verkehrsplanung im Wege. Denn nur wer



Lara Meyer ist die Teamassistentin der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung und beschäftigt sich mit aktuellen Themen der Mobilitäts- und Verkehrswende. lara.meyer@wzb.eu

Foto: © WZB/David Ausserhofer, alle Rechte vorbehalten.

dienstlich oder privat ein Auto zur Verfügung hat, kann diese Vergünstigungen in Anspruch nehmen. Und je größer das Fahrzeug ist, umso höher fallen sie aus.

Auch technisch könnte mehr gewagt werden: Das automatisierte Fahren bietet Menschen mit eingeschränkter Mobilität die Möglichkeit, am allgemeinen Mobilitätsleben teilzunehmen. Geteilte Mobilitätsangebote wie Car-, Ride- und Bikesharing und ein gut funktionierender barrierefreier öffentlicher Verkehr sind Alternativen zur motorisierten privaten Autonutzung. Diese Verkehrsarten sind Stiefkinder der herrschenden Verkehrspolitik. Dabei erzeugen gerade sie, wie auch das Zu-Fuß-Gehen oder das Radfahren, keine Gewalt gegen Umwelt, Tiere und Menschen. ●

Literatur

Borcherding, Anke: Hoffen auf die Autobefreiung. Klimareporter.de, 04.02.2022. Online: <https://www.klimareporter.de/verkehr/hoffen-auf-die-autobefreiung> (Stand 04.06.2022).

Borcherding, Anke: Mobilitätspolitik in Berlin: Im Rückwärtsgang gegen die Wand. Klimareporter.de, 08.12.2021. Online: <https://www.klimareporter.de/verkehr/mobilitaet-spolitik-in-berlin-im-rueckwaertsgang-gegen-die-wand> (Stand 04.06.2022).

Borcherding Anke/Knie, Andreas/Ruhrort, Lisa: „Über-Land. Mit Autos den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum retten“. In: Internationales Verkehrswesen, 2019, Jg. 71, H. 2, S. 10.

Canzler, Weert/Knie, Andreas: „Der alte Traum vom privaten Glück. Die Autoindustrie als Teil eines vergangenen Gesellschaftsentwurfs“. In: Weert Canzler/Andreas Knie (Hg.): Wohin des Weges? Neue Mobilität als eine Agenda des Wandels. Schwerpunktheft WSI-Mitteilungen, 2021, Jg. 74, H. 3, S. 207-215.