

Urbanes Stadtklima: ohne Auto, dafür mit Zukunft

Felix Creutzig, Bernhard Knierim¹

Ungerechtigkeit ist ein soziales Problem – der Klimawandel ein ökologisches. Was haben beide miteinander zu tun? Wenn einige Menschen Umweltschäden verursachen und andere diese zu erleiden haben, so ist das ungerecht. Der Treibhauseffekt verstärkt also auch die weltweiten sozialen Unterschiede. Klimaschutz ist daher ein Gerechtigkeitsthema, das sich in viele Teilbereiche aufgliedern lässt. Einen dieser Bereiche stellen wir hier vor: urbane Mobilität. Hier verursacht städtischer Autoverkehr lokale Probleme wie Luftverschmutzung, Lärm oder Verkehrsunfälle. Gleichzeitig verstärken seine CO₂-Emissionen den globalen Treibhauseffekt. Städtischer Verkehr verursacht also Ungerechtigkeit auf zwei Ebenen: global und lokal.

Klimaschutz, und damit verbunden immer auch globale Gerechtigkeit, fängt bei unserem eigenen alltäglichen Verhalten an. Die Politik setzt dabei die Rahmenbedingungen innerhalb derer wir handeln. Derzeit setzen politische Ansätze des Klimaschutzes vorwiegend auf technische Lösungen wie beispielsweise das Wasserstoffauto. Der technische Fortschritt ermöglicht sicherlich, dass wir unseren CO₂-Ausstoß bis zu einem gewissen Grad reduzieren können. Doch reicht dies aus, um unser Klima wirksam zu schützen? Was bringt der effizientere Motor, wenn die schwere Karosserie eines Geländewagens schließlich doch den Benzinverbrauch erhöht? Unserer Ansicht nach müssen zusätzlich Schritte in eine andere Richtung unternommen werden. Dabei ist Suffizienz von zentraler Bedeutung: Wir benötigen Verhaltensmuster, die nicht auf ein *Mehr* an Konsum ausgerichtet sind, sondern auf *ausreichenden* Konsum. Dies bedeutet nicht, dass wir auf Lebensqualität verzichten müssen, sondern vielmehr, dass wir uns gerade auf die Qualität konzentrieren, und nicht mehr alleine auf Quantität. Überträgt man diesen Gedanken auf den Bereich des städtischen Verkehrs, so muss man danach fragen, wie die notwendige Mobilität (z. B. in Zusammenhang mit dem Einkaufen und dem Beruf) so gering wie möglich gehalten werden kann, während gleichzeitig deren Qualität verbessert wird. Diesen Fragen möchten wir in diesem Beitrag nachgehen. Zunächst wollen wir jedoch veranschaulichen, warum eine Kommunalpolitik, die auf das Auto setzt, aus gesamtgesellschaftlicher Sicht der Vergangenheit angehören sollte.

¹ Mit Dank an S. Holzwarth, V. Huber, W. Knierim und F. Schulze für konstruktive Kommentare.

Ökologisch-sozialer Rucksack des Autos

Betrachtet man den Autoverkehr aus einer ökonomischen Perspektive, so erkennt man, dass dieser unverhältnismäßig hohe externe Kosten verursacht, für welche die AutofahrerInnen nicht aufkommen müssen. Alleine der Verkehr in Berlin verursacht jährlich schätzungsweise vier Milliarden Euro an Kosten. Diese Summe entspricht etwa fünf Prozent des Berliner Bruttonutzenprodukts². Dabei werden in fünf Bereichen Kosten verursacht:

Klima: Der Autoverkehr ist europaweit für rund 20 Prozent aller CO₂-Emissionen verantwortlich³. Im Gegensatz zu anderen Sektoren steigen die relativen und absoluten Emissionen durch den Autoverkehr sogar.

Luftverschmutzung: Alleine in Berlin sterben jährlich knapp 1000 BürgerInnen an Krankheiten, die durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung verursacht werden.⁴ Darüber hinaus verursacht die Verunreinigung der Luft bei sehr vielen Menschen Husten, Bronchitis oder Herzleiden.

Lärm: Autos sind die Hauptverursacher von städtischem Lärm, der – als Dauerbelästigung – als wesentlicher Stressfaktor wirkt und das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen deutlich ansteigen lässt.⁵

Unfälle: Autos in Städten führen zu zahlreichen Unfällen – oft mit tödlichen Folgen für FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen. Insbesondere für Kinder und alte Menschen wird das Leben in der Stadt durch diese latente Gefahr stark eingeschränkt; sie nehmen große Straßen oftmals als unüberwindbare Barrieren wahr, städtischer Lebensraum geht damit verloren.

Flächen: Autos benötigen zum Fahren und zum Parken in der Stadt überproportional viel Raum, der allen BürgerInnen als Erholungsfläche und für andere Formen der Mobilität verloren geht.

Alle diese Bereiche zusammen betrachtet, verursacht der Autoverkehr mehr externe Kosten als jede andere Form von Verkehr, sogar weitaus mehr als das Fliegen! Diese Kosten tragen alle StadtbewohnerInnen – ob sie Auto fahren oder nicht.

² Europäische Umweltagentur (2007): Size, structure and distribution of transport subsidies in Europe, Kopenhagen.

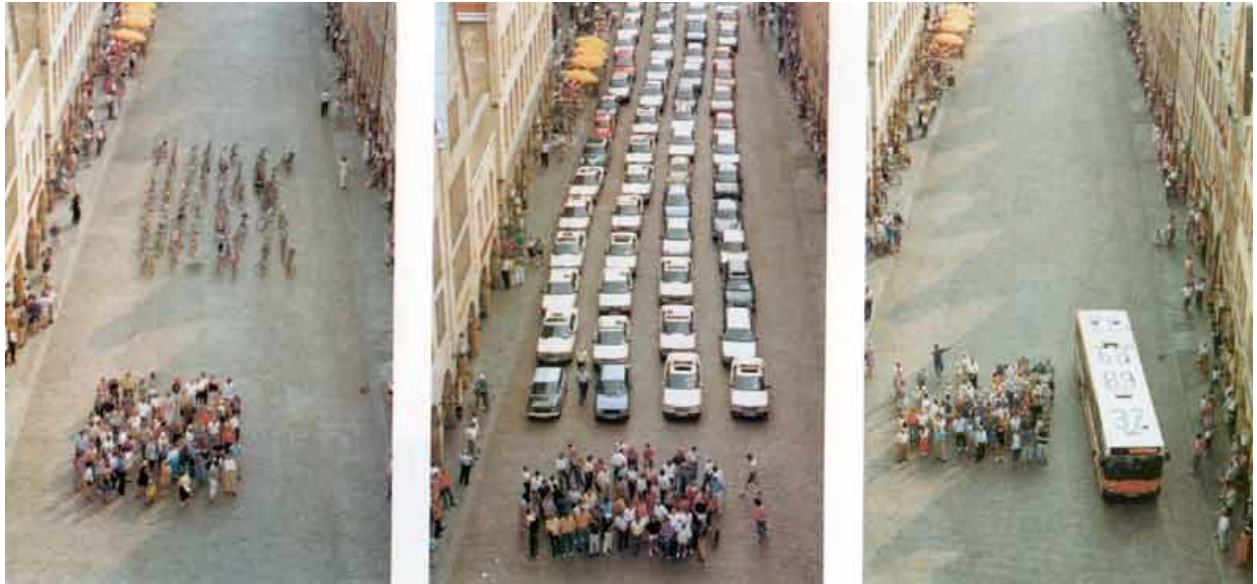
³ Europäische Umweltagentur (2007): Transport and Environment: on the way to a new common transport policy, Kopenhagen.

⁴ Siehe: <http://www.upi-institut.de/upi43.htm>.

⁵ Siehe: <http://www.heise.de/tp/r4/artikel/21/21047/1.html>.

Vorschläge für eine lebenswertere Stadt

Im Folgenden skizzieren wir einige Handlungsoptionen, mit denen der Autoverkehr in Städten reduziert und durch ökologischere Formen der Mobilität ergänzt bzw. ersetzt werden kann:



Platzbedarf für den Transport von 72 Personen: Fahrräder, Autos, Bus. Quelle: Presseamt Münster

Innenstadtmaut: Städte können eine Innenstadtmaut einführen. Diese ist ein wirkungsvolles ökonomisches Instrument, um die externen Kosten, die durch den Autoverkehr entstehen, zu internalisieren, d.h. den Verursachern „zurückzugeben“. Um eine Internalisierung der Klima-Kosten zu erreichen, muss sich eine Maut nach dem CO₂-Ausstoß der Autos richten. Zusätzlich ist eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einzuführen: Die Nutzung von Parkplätzen muss zahlungspflichtig werden. Die Mittel, die auf diesen Wegen eingenommen werden, sollten unmittelbar in den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie von Fuß- und Radwegen fließen.

Autofreie Bereiche und Tempolimits: Zumindest Teile von Städten könnten für autofrei erklärt werden. Dies ist in einigen Städten schon in den 1970er Jahren mit der Einführung von Fußgängerzonen geschehen. Nach anfänglichem Widerstand haben sich diese Bereiche als Erfolgsmodelle bewährt. Verkehrsprobleme kann man zudem vermindern, indem man ein strenges Tempolimit, das beispielsweise bei 30 Kilometer pro Stunde liegt, einführt und Wohngebiete als verkehrsberuhigte Bereiche ausweist.

Stadt der kurzen Wege: Anstelle der Autobahn, die uns zum Einkaufszentrum bringt, benötigen wir kleine Geschäfte in unserer Nachbarschaft. Ziel muss es sein, Städte mit kurzen Wegen zu schaffen. In solchen würde nicht mehr, wie bisher, ein Großteil des Autoverkehrs Freizeitzwecken dienen.⁶ Heute werden oft lange Strecken zurückgelegt, um aus der Stadt hinauszukommen. Würde er Autoverkehr *in* der Stadt vermindert und dadurch deren Erholungswert insgesamt erhöht, wäre ein Großteil dieses Freizeitverkehrs überflüssig. Der motorisierte Berufsverkehr kann durch einen konsequenten Ausbau des ÖPNV in nur kurzer Zeit eingedämmt werden. Mittelfristig kann eine aktive Politik der Arbeitsplatzgeographie die zurückzulegenden Wegstrecken vermindern.

Ausbau des ÖPNV: Ein Ausbau des ÖPNV würde dessen Attraktivität erhöhen. Wege und Fahrzeiten könnten durch zusätzliche Linien verkürzt werden. Dabei sollten Kosten-Nutzen-Erwägungen beachtet werden. Diese legen nahe, die Straßenbahn den kostspieligen U-Bahnen vorzuziehen. Zusätzlich sollten Fahrspuren exklusiv für Busse eingerichtet werden – auch wenn dadurch Fläche für den motorisierten Individualverkehr verloren gehen. Zudem könnten Taktverdichtungen sowie eine Optimierung von Umsteigezeiten auf vielen Strecken zu Verkürzungen der Fahrtzeiten führen. Darüber hinaus sollten Ampeln so geschaltet werden, dass Straßenbahnen und Bussen Durchfahrt gewährt wird, sobald sie sich nähern.

Fuß- und Fahrradverkehr: Ebenso sollte ein flächendeckendes, dichtes Netz an Fuß- und Fahrradwegen eingerichtet werden. FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen sollten hier nach Möglichkeit voneinander getrennt verkehren können, um das Unfallrisiko zu senken. Dass im Rahmen solcher Maßnahmen der Autoverkehr an Raum einbüßt, sollte nicht als Gegenargument gesehen werden, sondern als Element einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Mit diesem Beitrag wollen wir keine Patentlösungen anbieten. Stattdessen wollen wir den Leser ermutigen, nach der angemessenen nachhaltigen Verkehrspolitik in seinem Wohnort zu fragen. Denn diese Verkehrspolitik birgt als „kommunale Weltklimapolitik“ ein großes Potenzial für mehr lokale und globale Klimagerechtigkeit. Sie ermöglicht ein glaubwürdigeres und schnelleres Handeln gegen den Klimawandel als die großen Treffen der Staats- und Regierungschefs auf internationaler Ebene.

⁶ Siehe: Winfried Wolf (1994): Berlin – Weltstadt ohne Auto. Frankfurt/M.