



Tobias Tannenhauer

Wider das System Auto

**Warum wir eine nachhaltige
Mobilität brauchen**

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Die Bindung an das Auto	9
Der Verkehrsunfall – ein Wort, das vieles relativiert	17
Die Wegbereiter des Systems Automobil	25
Politik als Diener der Autobauer	25
Die Straßenverkehrsordnung – die gesetzliche Grundlage für das Unwesen des Autos	26
Der Unfall von Berlin	36
Die Rolle der Lehre, der kommunalen Verwaltungen und der Verkehrsingenieure	38
Lärm zulassen als Voraussetzung des Autofahrens	59
Der Autofahrer – Täter und Opfer in einem	67
Das ewige Lied gegen das Tempolimit auf deutschen Autobahnen	74
Bezahlt wird zum Schluss	80
Arbeitsplatzgigant Autoindustrie?	80
Die Steuern und Abgaben der Autofahrer tragen die Kosten des Systems Auto?	84
Immense Folgekosten des Straßenverkehrs	90
Wertschöpfung Automobilbau?	92
Gigantischer Profit auf Kosten der Allgemeinheit	96

Es geht auch anders	97
Schweden – ein ganzes Stück rationaler	97
Innerhalb von Ortschaften	100
Außerhalb von Ortschaften	104
Wie weiter umgehen mit dem System Auto?	107
Die richtige Diagnose und ihre Anerkennung	107
Emotionale Trennung vom Auto	108
Aufbau eines rationalen Verhältnisses zum Auto	109
Endlich eine ehrliche Kostenverteilung	110
Änderungen am Auto selbst	111
Sofortiges Ende der Vergünstigungen von Dienstautos	114
Mehr Kontrolle durch Polizei und Behörden	115
Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs	116
Änderungen in der StVO, den Richtlinien und der Lehre	117
Mehr laufen tut uns allen gut	120

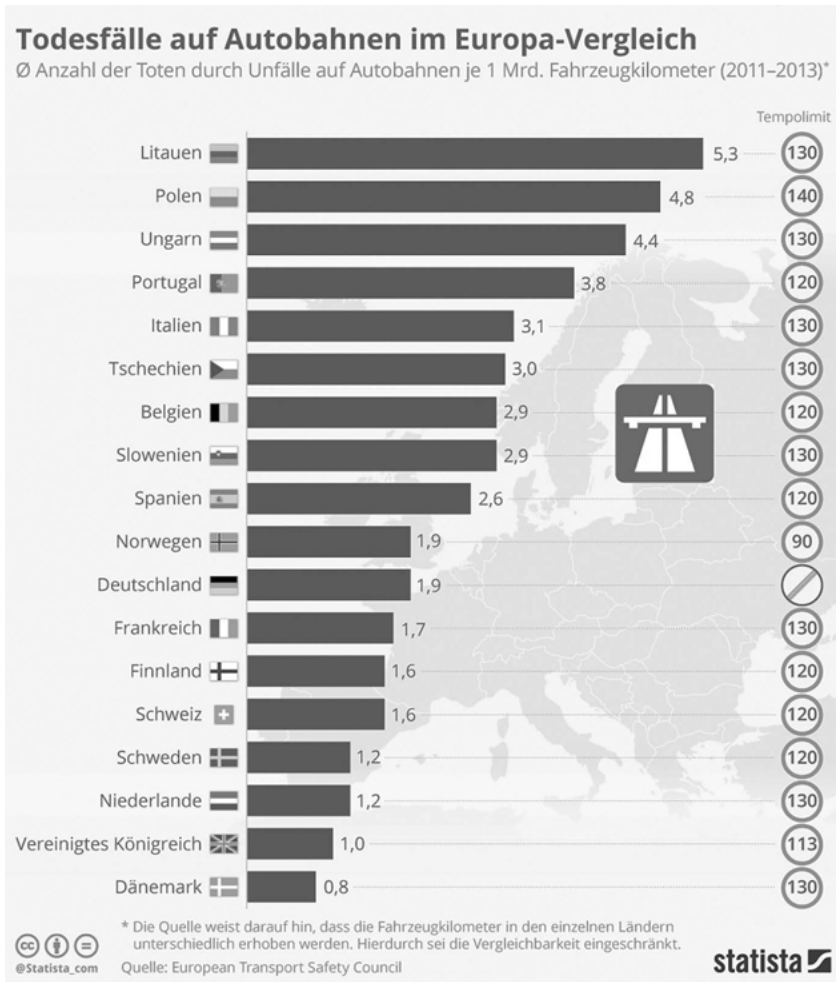
Das ewige Lied gegen das Tempolimit auf deutschen Autobahnen

Wie irrational in Deutschland mit dem Auto und dem Autofahren umgegangen wird, ist auch an dem nahezu weltweit einzigartigen Tabu eines generellen Tempolimits zu erkennen. Bereits die Diskussion darüber, so denn sie überhaupt zustande kommt, nimmt vollkommen aberwitzige Formen an. Überall auf der Welt gibt es auf allen Straßenarten, also auch auf Autobahnen, ein generelles Tempolimit. Allein innerhalb Europas findet man außer Deutschland kein Land, in dem es Autobahnabschnitte gibt, auf denen ein Autofahrer so schnell fahren darf, wie er will.

Am 18.10.2019 veröffentlichte die statista GmbH ein Balkendiagramm, auf dem die Todesfälle auf europäischen Autobahnen im Vergleich dargestellt sind. Dort werden die Zahlen der Toten, die durch Autounfälle auf Autobahnen verursacht wurden, je 1 Milliarde Fahrzeugkilometern gegenübergestellt. Von insgesamt 18 Ländern, die im Vergleich stehen, nimmt Deutschland dort Platz 11 ein und befindet sich damit im unteren zweiten Drittel. An erster Stelle steht Litauen mit 5,3 Toten und an letzter Stelle Dänemark mit 0,8 Toten; Deutschland verzeichnet 1,9 Tote.

Ich hatte selbst im privaten Umfeld zum Tempolimit eine Diskussion, zu der jene Statistik herangezogen wurde. Mein Gesprächspartner vertrat die Auffassung, dass Unfälle auf zu geringen Abstand und unangepasste Geschwindigkeit zurückzuführen seien. Darin waren wir uns noch einig.

Als mein Gesprächspartner dann aber weiterargumentierte, dass die Unfälle nicht auf das fehlende Tempolimit zurückzuführen seien und es deshalb auch nicht sinnvoll wäre, trennten sich unsere Standpunkte deutlich. Zusammengefasst war seine Meinung, dass die Statistik klar aussage, dass ein fehlendes Tempolimit nicht zu mehr Unfällen auf den Autobahnen führe, da auf den meisten Autobahnen mit Tempolimit mehr Tote je einer Milliarde Fahrzeugkilometer zu verzeich-



Quelle: <https://de.statista.com/infografik/16765/todesfaelle-auf-autobahnen-im-europa-vergleich/>

nen seien. Das ist eine typische Aussage derer, die aus völlig irrationalen Gründen an etwas lieb Gewonnenem festhalten wollen und dafür jede noch so skurrile Begründung heranziehen.

Die Frage ist doch, was diese Statistik aussagt. Statista schreibt dazu einleitend selbst:

»Ein Vorstoß der Grünen für ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen ist im Bundestag gescheitert. In Deutschland wird es auf Autobahnen auch weiterhin kein generelles Tempolimit geben. Von Befürwortern eines generellen Tempolimits wird zuweilen das Argument vorgetragen, dass ein solches Limit die Zahl der Unfalltoten auf den Autobahnen reduzieren würde. Allerdings ist die durchschnittliche Zahl der Unfalltoten auf deutschen Autobahnen nicht höher als in Ländern mit Tempolimit. Wie die Infografik auf Basis von Daten des European Transport Safety Council (ETSC) zeigt, liegt die Bundesrepublik im Vergleich mit ausgewählten europäischen Ländern, zu denen Daten vorliegen, im unteren Mittelfeld. Zu beachten ist, dass die statistische Messgröße der Toten pro Mrd. Fahrzeugkilometer nur eingeschränkt vergleichbar ist, weil die Berechnungsgrundlagen für die Fahrzeugkilometer von Land zu Land variieren.«²⁰

Das Problem ist, dass hier Birnen mit Äpfeln verglichen werden, oder schlimmer noch, Birnen mit Radieschen. Sehen wir uns einmal den Vergleich Litauen zu Deutschland an. Litauen verbucht demnach 5,3 und Deutschland 1,9 Tote (wohlgemerkt auf eine Milliarde Fahrzeugkilometer, nicht absolut). Nun würde ein Gegner des Tempolimits sagen, dass ein Tempolimit nichts nützt, da in Litauen sogar noch mehr Tote auf Autobahnen vorkommen. Die entscheidende Frage ist, warum in Litauen Unfälle mit tödlichem Ausgang verursacht werden. Die Antwort lautet: Die Autobahnen in Litauen sind mit denen in Deutschland zu weiten Teilen nicht vergleichbar.

Das Autobahnnetz in Litauen ist geprägt von relativ neuen Abschnitten, aber auch noch von vielen Kilometern, die nicht nach dem in Deutschland vorherrschenden Baustandard hergestellt wurden. Auf diesen älteren Autobahnen gibt es keine Mittelstreifen und Mittelleitplan-

²⁰ <https://de.statista.com/infografik/16765/todesfaelle-auf-autobahnen-im-europa-vergleich/>

ken, sodass die Gegenfahrbahnen nicht baulich voneinander getrennt sind. Damit haben Autobahnen teilweise Landstraßencharakter. Das hat zur Folge, dass ein Überholen nur durch Inanspruchnahme der Gegenfahrbahn möglich ist, was ein immenses Unfallrisiko darstellt. Wenn bei einem solchen Überholvorgang ein Frontalzusammenstoß eintritt, dann sind bei Tempo 100 km/h und mehr meist tödliche Folgen unvermeidbar. Solche Frontalzusammenstöße können zumindest in dieser Form auf einer deutschen Autobahn nicht eintreten, da der Verkehr einer Richtung nie mit dem Gegenverkehr in Berührung kommt. Das liegt daran, dass die Richtungsfahrbahnen auf deutschen Autobahnen grundsätzlich baulich voneinander getrennt sind.

Außerdem kommt es in Litauen auch vor, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge und sogar Fahrradfahrer auf Autobahnen zu sehen sind. Auch wenn daraus nicht konkret abgeleitet werden kann, wie viele tödliche Unfälle durch solche Situationen zustande kommen, steht fest, dass solche Erscheinungen eine erhöhte Unfallgefahr provozieren.

Ein weiterer Aspekt sind die Trassierung und die bauliche Ausbildung einer Autobahn. Radien, Überhöhungen sowie die Ausbildung von Wannen und Kuppen wirken sich auf die Fähigkeit des Autofahrers aus, bei einer bestimmten Geschwindigkeit den weiteren Straßenverlauf und die Verkehrssituation vor sich zu beurteilen. Wer schon einmal auf italienischen Autobahnen in bestimmten Teilen des Landes unterwegs war, der weiß, dass einige Abschnitte den Fahrern von Autos und Lastwagen einiges abverlangen. Die Trassierung einer Autobahn in den Gebirgsregionen Norditaliens ist nicht mit jener der Autobahn A9 zwischen Berlin und München zu vergleichen.

Es gibt also viele verschiedene Aspekte, die zusammengenommen auf einer Autobahn zu Unfällen führen. Es liegt natürlich nicht allein am Tempo, aber das haben die Befürworter eines Tempolimits auch nie gesagt.

Man kann aus den Zahlen der Statistik viel ableiten, aber nicht, dass ein Tempolimit nicht zu mehr Sicherheit führen würde. Denn die Situation auf einer litauischen oder italienischen Autobahn hat absolut keinen Einfluss auf die Unfallzahlen auf deutschen Autobahnen. Insbesondere in einem Land mit einer so hohen Verkehrsdichte wie Deutschland ist eine geringere Geschwindigkeit und vor allem eine annähernd einheitliche

Geschwindigkeit von großer Bedeutung. Die Autobahn ist ein in sich abgeschlossenes System. Sie wird nicht durch äußere Einflüsse geprägt, wie das massiv bei innerörtlichen Straßen der Fall ist. Je mehr Teilchen in einem System sind und je schneller sich diese bewegen, desto größer wird die Gefahr, dass sie zusammenstoßen. Auf der Autobahn bedeutet eine große Verkehrsmenge in Verbindung mit einer hohen Geschwindigkeit, dass jeder Autofahrer weniger Zeit und Raum zum Reagieren hat. Deshalb steigt die Gefahr von Zusammenstößen. Und je schneller die Autos fahren, umso mehr kinetische Energie haben sie, die im Falle eines Zusammenstoßes in Verformungsenergie umgewandelt wird. Dabei steigt die Gefahr von tödlichen Verletzungen.

Natürlich nützt ein Tempolimit allein nicht aus, die Autofahrer müssen dennoch vorsichtig fahren. Es hat auch niemand gesagt, dass ein Tempolimit alle Probleme auf einer Autobahn löst, aber es trägt zu mehr Sicherheit für alle Beteiligten bei, vor allem vor dem Hintergrund, dass wir hier von einem nicht spurgebundenen System sprechen. Wir überlassen die Einhaltung von Geschwindigkeit und Spurhaltung einzig und allein dem einzelnen Autofahrer, was per se schon ein Wagnis ist. Es ist schlicht und ergreifend falsch, dass sich der Autofahrer an hohe Geschwindigkeiten gewöhnt und daher in der Lage ist, selbst zu entscheiden, welche Geschwindigkeit in der jeweiligen Verkehrssituation angemessen sei. Zumal jemand, der über einen längeren Zeitraum hinweg mit Tempo 200 km/h über eine Autobahn dahintrast, schwerlich ein Gefühl für Verhältnismäßigkeit und Angemessenheit entwickeln dürfte. Wenn man die Verantwortung für die Wahl der richtigen Geschwindigkeit in die Hände des Autofahrers legt, dann könnte man auch gleich alle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf allen Straßen aufheben. Denn nach dieser Logik müsste ja jeder Autofahrer selbst erkennen, dass er auf einer Landstraße und vor allem innerhalb geschlossener Ortschaften nicht Tempo 200 km/h fahren kann. Nun gibt es aber sowohl innerhalb von Ortschaften und auch auf Landstraßen aus gutem Grund ein generelles Tempolimit. Auch wenn diese, wie ich bereits an anderer Stelle erwähnt habe, noch viel zu schnelles Fahren zulassen, sind sie dem Grunde nach erst einmal unerlässlich.

Lastwagen über 3,5 t dürfen in Deutschland auf Autobahnen maximal 80 km/h und Busse maximal 100 km/h schnell fahren. Diese Beschrän-

kungen haben ihren Sinn, der in der Verkehrssicherheit zu finden ist. Lastwagen und Busse werden von ausgebildeten Berufskraftfahrern gefahren, die alle fünf Jahre zur Verlängerung ihres Führerscheins eine ärztliche Untersuchung über sich ergehen lassen müssen. Zudem müssen Berufskraftfahrer innerhalb dieser fünf Jahre insgesamt fünf unterschiedliche Qualifizierungsmodule im Rahmen des Berufskraftfahrerqualifizierungsgesetzes absolvieren.²¹ Man kann also von den professionellsten und gesundheitlich am besten überwachten Fahrern von Straßenfahrzeugen überhaupt sprechen. Dennoch überlässt man diesen Fahrprofis nicht die eigene Einschätzung über eine generelle Höchstgeschwindigkeit. Im Umkehrschluss bedeutet das in der Praxis, dass jemand, der viermal im Jahr mit seinem Auto eine Autobahn benutzt, auf einigen Abschnitten Tempo 200 km/h und schneller fahren darf, weil es die Politik ihm erlaubt, während einem Berufskraftfahrer, der im Monat rund 3000 Kilometer fährt, und das zwölf Monate im Jahr, seine maximale Höchstgeschwindigkeit grundlegend vorgeschrieben wird. Ich plädiere an dieser Stelle ausdrücklich nicht für das Aufheben des Tempolimits für Lastwagen und Busse. Der Vergleich zeigt aber auf, wie grotesk und irrational der Umgang mit zulässigen Geschwindigkeiten auf deutschen Autobahnen ist.

Es ist auch bekannt, dass viele Autofahrer Angst vor Autos haben, die mit hohen Geschwindigkeiten, also fernab der 130 km/h, über die Autobahn rasen. Viele sind davon verunsichert, können die Zeit des Herannahens nicht beurteilen, und spätestens wenn solche Raser den gesamten Rückspiegel einnehmen, schlägt Verunsicherung endgültig in Angst um. An dieser Stelle geht es auch nicht mehr darum, ob eine Gefahr objektiv da ist oder nur subjektiv wahrgenommen wird, sondern um das Miteinander im öffentlichen Raum.

Gerade die deutschen Autobahnen, ob man sie nun mag oder nicht, könnten mit ihrem hohen Ausbaustandard in Verbindung mit einem Tempolimit sicherer sein. Insofern ist schon die Diskussion darüber vergeudete Zeit, und man sollte es lieber heute als morgen einführen.

21 www.bag.bund.de, Bundesamt für Güterverkehr – Rechtsvorschriften.

Bezahlt wird zum Schluss

Die Autoindustrie und die Politik argumentieren gern geeint und in inniger Harmonie, wie wichtig Erstere für Deutschland sei und dass sie vielen Menschen Arbeit und Wohlstand verschaffe.

Arbeitsplatzgigant Autoindustrie?

Im Bereich der Herstellung von Kraftfahrzeugen waren im Jahr 2018 insgesamt 486.109, in der Herstellung von Anhängern und Aufbauten 36.760 und in der Zulieferindustrie 311.068 Menschen beschäftigt. Damit waren im Jahr 2018 insgesamt 833.937 Menschen in der Automobilindustrie beschäftigt.²² Im gleichen Jahr gab es in Deutschland 32.870.200 sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse.²³ Das bedeutet, dass jeder 39. Arbeitsplatz der Autoindustrie inklusive ihrer Zulieferer zuzuordnen ist.

Die Deutsche Bahn beschäftigte im Jahr 2019 nach eigenen Angaben insgesamt rund 211.000 Menschen.²⁴ Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs waren im Jahr 2014 insgesamt 219.583 Menschen beschäftigt.²⁵ Damit sind im Bereich des öffentlichen Verkehrs nur zur Erbringung der Verkehrsleistung 430.583 Menschen in Deutschland angestellt, was jeden 76. Arbeitsplatz ausmacht. Hinzu kommen noch sämtliche Arbeitsplätze im Bereich des Baus von Schienenfahrzeugen, von

22 www.vda.de – Verband der Automobilindustrie, Angaben zu Forschungsausgaben, Umsätzen und Beschäftigten in der Automobilwirtschaft.

23 www.destatis.de – Statistisches Bundesamt, Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland von 2000 bis 2019.

24 www.deutschebahn.com – Deutsche Bahn AG, Kennzahlen 2019.

25 www.destatis.de – Statistisches Bundesamt, Verkehr, Fachserie 8 Reihe 3.1 für 2017 vom 31.01.2019.

Leit- und Sicherungstechnik, Schienen- und Weichenwerken sowie Arbeitsplätze aus den bereits genannten in der Autoindustrie zum Bau von Bussen. Nicht unerwähnt darf dabei bleiben, dass der Bereich des öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren einen spürbaren Zuwachs an Arbeitsplätzen verzeichnen wird, weil die umweltpolitischen Ziele und die Verkehrswende nicht mit dieser Personaldecke zu erreichen sein werden. Allein bis 2030, also innerhalb der nächsten zehn Jahre, sollen ein Drittel mehr Busse und Bahnen im ÖPNV unterwegs sein.²⁶

In den nächsten Jahren plant die Deutsche Bahn AG eine Steigerung ihrer Verkehrsleistung um 350 Millionen Trassenkilometer, was eine Steigerung der Schienenkapazität um rund 30 Prozent bedeutet. Allein im ICE-Verkehr werden heute 282 Fahrzeuge eingesetzt, die schon bis zum Jahr 2022 um 104 auf 386 Fahrzeuge steigen soll. Für den Betrieb dieser Mehrleistung nur im ICE-Verkehr wird deutlich mehr Personal benötigt. Hinzu kommen die Steigerungen im Regional- und Güterverkehr.

Vergleichen kann man aber nur die Anzahl von Arbeitsplätzen, die direkt zur Herstellung eines Produktes benötigt werden. Weil für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs noch viel mehr Arbeitsplätze nötig sind als jene direkt in der Verkehrsleistung, kann man die 430.583 für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs auch nur mit den 486.109 zur Herstellung von Kraftfahrzeugen vergleichen.

Im öffentlichen Dienst arbeiteten am 30.06.2018 rund 4,2 Millionen Menschen.²⁷ Im Bereich der erneuerbaren Energien arbeiteten laut Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Jahr 2017 insgesamt 316.600 Menschen.²⁸

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse im deutschen Gastgewerbe betrug im Jahr 2018 laut Statistischem Bundesamt 1.062.005.²⁹

26 www.vdv.de – Verband deutscher Verkehrsunternehmen, Personal- und Fachkräftebedarf im ÖPNV.

27 www.destatis.de – Statistisches Bundesamt, Öffentlicher Dienst, Beschäftigte nach Art des Dienst- oder Arbeitsvertragsverhältnisses, 30. Juni 2018.

28 www.erneuerbare-energien.de, Bruttobeschäftigte durch erneuerbare Energien 2000 bis 2017.

29 www.destatis.de – Statistisches Bundesamt, Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Gastgewerbe von 2016 bis 2018* nach Betriebsart.

Was ich mit diesen Zahlen deutlich machen möchte, ist, dass in der Autoindustrie natürlich viele Menschen in Lohn und Brot stehen, aber eben nicht nur dort. In diversen wirtschaftlichen Bereichen arbeiten jeweils sehr viele Menschen. Die Autoindustrie kann für sich nicht die Vormachtstellung in Sachen Bereitstellung von Arbeitsplätzen verbuchen, wie sie dies immer wieder behauptet. Sie ist lediglich eine Branche von vielen, nicht mehr und nicht weniger.

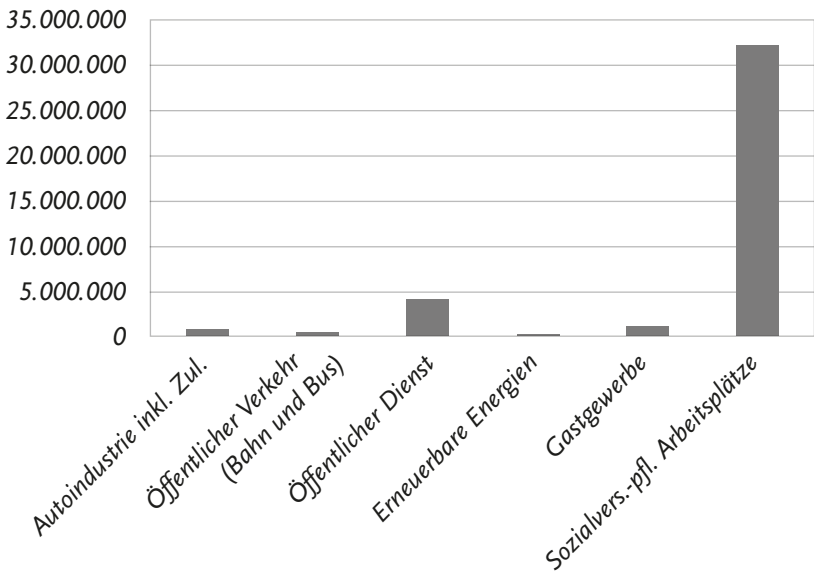
Die Behauptung, dass in Deutschland jeder siebte Arbeitsplatz vom Auto abhängt, ist eine Aussage, die einfach nicht stimmt. Warum wird dann so etwas behauptet? Es klingt natürlich beeindruckend, und bei einer solch vermeintlichen Abhängigkeit so vieler Arbeitsplätze vom Auto wird kein Politiker so frech werden und den Autolobbyisten Vorschriften machen wollen. Eine solche Zahl kommt aber nur zustande, wenn sämtliche Arbeitsplätze herangezogen werden, die in irgendeiner Weise mit dem Auto in Verbindung gebracht werden. Wenn man also jeden Mitarbeiter von Rasthöfen, jeden Mitarbeiter von Straßenmeistereien, jeden Mitarbeiter von Zulieferfirmen dazurechnet, dann kommt man auf solche Zahlen. Die Straßenmeistereien beispielsweise benötigte man auch dann, wenn nur die Hälfte der Autos unterwegs wären, weil deren Beschäftigungsgrad nicht proportional mit der Anzahl auf den Straßen fahrenden Autos ansteigt. Gleiches gilt für Rasthofmitarbeiter und alle anderen, die für solche unseriösen Aussagen herhalten müssen.

Würde man also wie die Autolobbyisten vorgehen, dann könnte man bei den Arbeitsplätzen im Bereich des nachhaltigen und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs auch jeden Ladenmitarbeiter an Bahnhöfen, die Zulieferer der Läden an Bahnhöfen und womöglich alle Mitarbeiter sämtlicher Zeitungsverlage in Deutschland dazuzählen, deren Exemplare an Bahnhöfen und Busbahnhöfen verkauft werden. Dass Lobbyisten solche Herleitungen vornehmen, kann man aus deren Sicht ja noch im Ansatz nachvollziehen. Aber dass führende Politiker diese Aussagen unhinterfragt übernehmen und sich so zum Steigbügelhalter der Autohersteller machen, das ist nur als fahrlässig zu bezeichnen.

Sobald die Politik auch nur im Ansatz den Autobossen etwas vorzuschreiben oder ihnen Grenzen aufzuerlegen versucht, droht die Autoindustrie mit dem Verlust von Tausenden von Arbeitsplätzen. Das klingt

jedes Mal so, als würde die Autoindustrie die Anzahl der Beschäftigten in dem derzeitigen Umfang gar nicht benötigen und einen Teil von ihnen nur aus Barmherzigkeit beschäftigen. Das ist natürlich vollkommener Unsinn, weil sie jeden Einzelnen benötigt. Warum hat denn gerade die Autoindustrie in den vergangenen Jahrzehnten ihre Prozesse immer weiter automatisiert? Allein die ganzen Schweißer, die durch Schweißroboter

Branchenbezogene Arbeitsplätze in Deutschland (Beispiele)



Eigene Grafik. Datenquellen: www.vda.de – Verband der Automobilindustrie, Angaben zu Forschungsausgaben, Umsätzen und Beschäftigten in der Automobilwirtschaft / www.deutschebahn.com – Deutsche Bahn AG, Kennzahlen 2019 / www.destatis.de – Statistisches Bundesamt, Verkehr, Fachserie 8 Reihe 3.1 für 2017 vom 31.01.2019 / www.destatis.de – Statistisches Bundesamt, Öffentlicher Dienst, Beschäftigte nach Art des Dienst- oder Arbeitsvertragsverhältnisses, 30. Juni 2018 / www.erneuerbare-energien.de, Bruttobeschäftigte durch erneuerbare Energien 2000 bis 2017 / www.destatis.de – Statistisches Bundesamt, Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Gastgewerbe von 2016 bis 2018* nach Betriebsart / www.destatis.de – Statistisches Bundesamt, Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland von 2000 bis 2019.

ersetzt wurden, um nur eine Tätigkeit zur Montage eines Autos zu nennen. Wenn der Autoindustrie die Arbeitsplätze so am Herzen liegen, dann könnte sie ja alle Schweißroboter abbauen und Autos wieder von Hand zusammenschweißen lassen. Ich denke nicht, dass einer der Autobosse das ernsthaft in Erwägung zieht. Auch könnte die Autoindustrie wieder eigene Lager errichten und nicht die gigantischen Lastwagenflotten als rollende Lager auf den vom Steuerzahler finanzierten Autobahnen und Bundesstraßen als Lager missbrauchen.

Selbst die Beschäftigungszahl von 833.937 in der Autoindustrie basiert auf dem vorherigen Zerstören von unzähligen Arbeitsplätzen innerhalb der dezentralen Wirtschaftszweige und -strukturen. Denn nur durch das Vorhandensein des Autos an sich im Zusammenspiel mit der Straßenbauindustrie war es erst möglich, zentralistische Wirtschaftsstrukturen zu schaffen, die dezentrale und lokal wichtige Strukturen zerstört und die Menschen nicht zuletzt damit in die Abhängigkeit vom Auto gebracht haben. Wenn man dies für die vergangenen Jahrzehnte einmal genauer betrachten würde, dann relativierte sich die Aussage vom großen Arbeitsplatzbeschaffer Autoindustrie noch einmal deutlich. Es ist natürlich einfach, Bestehendes erst einmal kaputt zu machen, um sich dann als Heilsbringer zur Lösung des erzeugten Problems zu präsentieren.

Die Darstellung macht deutlich, dass die Autoindustrie eben nicht den Löwenanteil an Arbeitsplätzen im Vergleich zu vielen anderen Branchen hat, wie landläufig angenommen. Die Arbeitsplätze, die sie zweifellos zur Verfügung stellt, geben ihr jedoch nicht das Recht auf besonders behüteten Umgang durch die Politik in Bezug auf Reglementierungen oder Ähnliches.

Die Steuern und Abgaben der Autofahrer tragen die Kosten des Systems Auto?

Aber nicht nur bei der Anzahl der Arbeitsplätze rund um das Automobil geistern die größten Ammenmärchen durch die Gesellschaft. Auch bei der Finanzierung des Gesamtwesens, sprich bei der Entrichtung von Steuern, wähnen sich Autofahrer, vor allem autobesitzende Autofahrer, häufig in

einer Opferrolle, in der sie die Zeche des Staates mit den Abgaben aus der Energiesteuer (früher Mineralölsteuer) und der Kfz-Steuer zahlen.

Nicht selten habe ich in persönlichen Gesprächen gehört, dass man als Autofahrer so viele Steuern zahle und deshalb auch ein Recht auf die vielen schönen Straßen habe. Überhaupt wird mit dem Steuerzahlen sehr viel asoziales Verhalten gerechtfertigt. Selbst ein Gehwegparker hat mich schon auf seine hohe Steuerlast verwiesen.

Für einen Porsche Cayenne beispielsweise zahlt man 330 Euro an Kfz-Steuer.³⁰ Dabei handelt es sich um eine Jahresabgabe, sodass man für ein solches Auto im Monat »unvorstellbare« 27,50 Euro an Kfz-Steuer aufbringen muss. Der Käufer muss zwischen mindestens 79.690 Euro und maximal 172.604 Euro für die Anschaffung dieses PS-Giganten bezahlen.³¹ Eine Steuer von 330 Euro im Jahr dürfte einen solchen Autokäufer finanziell vermutlich nicht wirklich belasten. Bei dem günstigsten Modell muss man sich mit 340 PS zufriedengeben. Man darf bei diesem Modell für 27,50 Euro Kfz-Steuer im Monat ganze 210 g CO₂ auf 100 Kilometern in die Luft blasen. Wenn man im Jahr beispielsweise 20.000 Kilometer fährt, was für einen notorischen Autofahrer nicht wirklich viel sein dürfte, dann hat man für 420.000 g CO₂ gerade einmal 330 Euro fahrzeugbezogene Steuern gezahlt. Wo besteht da der Zusammenhang zwischen Belastung der Umwelt und seiner Mitmenschen durch das Konsumverhalten und dem dafür aufzubringenden Gegenausgleich in Form von Steuern? Es gibt ihn schlicht und ergreifend nicht. Wobei man auch hier sagen muss, dass es jedem selbst überlassen ist, den Angaben des Herstellers in Bezug auf die Abgaswerte Glauben zu schenken oder diese Angaben vor dem Hintergrund der Ereignisse rund um Abgaswerte zumindest mit einer gewissen Vorsicht zu genießen.

Noch mehr Wert legen Autofahrer aber darauf, dass man ihre große Steuerlast beim Tanken würdigt. Insbesondere mit der Energiesteuer wird offenbar ein Großteil des öffentlichen Lebens finanziert, wenn man den weitverbreiteten Meinungen von Autofahrern und der entsprechenden

30 www.kfz-versicherungen.org, Kfz-Steuer-Berechnung.

31 www.porsche.com, Cayenne-Modell.

Interessenvertreter folgt. Pro Liter Benzin fallen derzeit 65,45 Cent und pro Liter Diesel 47,04 Cent Energiesteuer an.³²

Landläufig wird hin und wieder von der Subventionierung des Dieselmotors gesprochen. Laut Duden ist eine Subvention ein »zweckgebundener, von der öffentlichen Hand gewährter Zuschuss zur Unterstützung bestimmter Wirtschaftszweige, einzelner Unternehmen«.³³ Nach dieser Definition gibt es also genau genommen keine Dieselsubvention, da der Staat an die Verbraucher von Dieselmotoren kein Geld auszahlt. Aber es ist natürlich im Endeffekt egal, ob der Staat erst einen Betrag x einnimmt und dann den gleichen Betrag x wieder zurückgibt (Subvention) oder ob er den Betrag x gar nicht erst einnimmt und daher das Geld gleich beim Verbraucher verbleibt. Letzteres ist beim Dieselmotor nämlich der Fall. Beim Energiesteuervergleich pro Liter Benzin und pro Liter Diesel entsteht derzeit eine Differenz von 18,41 Cent, sprich eine klare Steuerbegünstigung zugunsten von Diesel. In Deutschland wurden durch Pkw im Jahr 2018 gut 20 Milliarden Liter Diesel verbraucht.³⁴ Durch den Steuervorteil wurden allein für den Autoverkehr auf rund 3,6 Milliarden Euro Steuereinnahmen verzichtet. Wenn man auch noch den Straßengüterverkehr mit rund 20 Milliarden Liter Dieserverbrauch berücksichtigt, dann hat der Staat im Zuge des Verkaufs vom Dieselmotor auf über 7 Milliarden Euro Steuereinnahmen verzichtet – Geld, das der Allgemeinheit zusteht und das Fahrer aller Dieselfahrzeuge schlicht und ergreifend nicht bezahlt haben. Mit dieser Steuerbevorzugung hat die deutsche Politik jahrzehntlang den Anstieg von dieselmotorenbetriebenen Autos befördert.

Heute weiß man, dass Dieselmotoren die Hauptverantwortung für die Stickstoffdioxidbelastungen in den Städten tragen. 60 Prozent des ausgestoßenen Stickstoffdioxids werden von diesen Pkw ausgestoßen. Selbst Lastwagen werden »nur« 28 und Bussen gar nur 4 Prozent der Abgasemissionen in den deutschen Städten zugeordnet.³⁵ Insofern ist es schlimm

32 www.bundesfinanzministerium.de, Grundlagenwissen zum Benzinpreis und zu seiner Entwicklung, 02.05.2019.

33 www.duden.de

34 www.umweltbundesamt.de, Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr.

35 www.umweltbundesamt.de, Sieben Fragen und Antworten zum Diesel.

genug, dass die Politik noch nicht längst die Notbremse gezogen und diesen Kaufanreiz für Dieselaautos abgeschafft hat. Hier liegt ein jahrzehntealtes kollektives Totalversagen in der Politik vor. Und als wäre all dies noch nicht genug, wird stattdessen die Deutsche Umwelthilfe, die in den vergangenen Jahren das eine oder andere Dieselfahrverbot in deutschen Städten durchgebracht hat, für ihr Vorgehen auch noch gescholten. Aber nicht nur Politiker, sondern auch bekannte Kabarettisten wie Dieter Nuhr haben zum Diesel und zur Deutschen Umwelthilfe eine offenbar eher von Halbwissen geprägte Meinung. In einem Interview im Jahr 2019 sagte Dieter Nuhr gegenüber der Zeitung »Die Welt«:

»Ich glaube nicht, dass es der Umwelt hilft, wenn unsere Rentner ihre alten Diesel für die Hälfte des eigentlichen Wertes verkaufen müssen. Die Kisten fahren dann in Weißrussland oder Marokko weiter, bis der Schaltknüppel abbricht. Dort freut man sich, dass man unsere Autos nun viel billiger kauft.«³⁶

Ferner meinte Dieter Nuhr in dem Interview, die Dieseltechnologie sei eine »Brückentechnologie« und dank der Deutschen Umwelthilfe sei das nun vorbei. Ich halte diese Meinung für äußerst weltfremd. Erstens fahren in Deutschland nicht alle Rentner ein Auto, zweitens fahren nicht alle Rentner, die ein Auto besitzen, einen Diesel, und drittens fahren die verbliebenen Rentner, die tatsächlich einen Diesel fahren, nicht unbedingt alte Autos. Die Schlagzeile, dass unsere Rentner nun massenhaft ihre Autos nach Weißrussland und Marokko verkaufen, habe ich in einschlägigen Zeitungen bis dato auch nicht lesen können. Aber so äußert man sich, wenn man als Kabarettist der Meinung ist, dass ein würdiges Menschenleben von Rentnern in Deutschland vom Vorhandensein des eigenen Diesel-Pkw abhängig ist. Sollte es nicht vielmehr so sein, dass sich Rentner in Deutschland überhaupt kein Auto kaufen müssen und stattdessen alles mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können? Diejenigen, die auf ihr Auto auch im Alter wirklich nicht verzichten können, müssen es

36 www.focus.de, Kabarettist Dieter Nuhr schimpft über Umwelthilfe: »Finde ich wenig sympathisch.«

bis heute nicht verkaufen, denn auf dem Land gibt es keine Dieselfahrverbote, und ein solches hat die Deutsche Umwelthilfe auch nie angestrebt. Die Drohung von Herrn Nuhr, dass die deutschen Dieselaautos dann alle in osteuropäischen und afrikanischen Ländern ungestraft umherführen, erinnert mich an die Legehennenbatterielobbyisten, die vor dem Legehennenbatterieverbot stets damit drohten, dass künftig alle Eier aus osteuropäischen Ländern importiert würden und dort die Haltungsbedingungen der Hennen noch viel schlimmer seien. Heute führt der deutsche Einzelhandel keine Käfigeier mehr in Form von Frischeiern. All diejenigen, die mit Veränderungen lieb gewonnener und bequemer Gewohnheiten nicht zurechtkommen, denken sich die irrsinnigsten Gegenargumente aus, um die Veränderung zu verhindern. Allein das Wort »Brückentechnologie« ist für den Dieselmotor schon sehr amüsant, wurde der erste Dieselmotor doch von Rudolf Diesel im Jahr 1893 gebaut. Das sind lange Brücken, über die Herr Nuhr da gehen möchte. Ich denke, nach 127 Jahren kann man eine solche Brücke langsam mal verlassen oder zumindest deren Ende beschreiben, und wenn die deutsche Politik dazu offenbar zu ideen- und mutlos ist, dann machen eben Institutionen wie die Deutsche Umwelthilfe die Hausaufgaben der Politik. Letztendlich wurde ja auch nur schon bestehendes Recht umgesetzt, denn nicht die Deutsche Umwelthilfe hat die Fahrverbote verhängt, sondern unabhängige deutsche Gerichte.

Zurück zur Kfz-Steuer. Im Jahr 2018 betrugen die Einnahmen aus der Kfz-Steuer 9.046.955.000 Euro und jene aus der Energiesteuer 40.881.612.000 Euro.³⁷ Gern behaupten Lobbyisten und Autofahrer nun, dass die rund 40 Milliarden Euro Einnahmen an Energiesteuer der deutsche Autofahrer bezahle, was jedoch so nicht stimmt. Die Energiesteuer wird nicht nur auf Diesel und Benzin, sondern auch auf andere Energieträger wie beispielsweise Kohle, Gas und Heizöl erhoben. Aber selbst wenn man bei den Flüssigkraftstoffen Diesel und Benzin bleibt, werden diese nicht nur von Autofahrern, sondern eben auch von allen Verkehrsunternehmen mit Bussen und Diesellokomotiven verbraucht. Vor allem aber wird sehr viel Diesel im Speditionsgewerbe verbraucht und folglich auch bezahlt. Im Jahr 2018 wurden im Straßenverkehr zusammen knapp

37 www.bundesfinanzministerium.de, Steuereinnahmen, BMF I A 6, 23.01.2019.

70 Milliarden Liter Diesel und Benzin verbraucht. Davon entfielen rund 20 Milliarden Liter Diesel auf den Güterverkehr und knapp 50 Milliarden Liter (Diesel und Benzin) auf den Personenverkehr.³⁸ Wie viel Energiesteuer tatsächlich aus Einnahmen beim Verkauf an Personenkraftwagen generiert wurde, lässt sich nicht genau beziffern. Es sind aber längst nicht die Gesamteinnahmen. Legt man die bereits genannten Kraftstoffverbräuche des Pkw-Sektors zugrunde, dann kann man von rund 26 Milliarden Euro an Energiesteuer von Autofahrern sprechen.

Laut Kraftfahrtbundesamt waren zum 1. Januar 2019 knapp 11 Prozent aller in Deutschland zugelassenen Autos gewerblichen Haltern zuzuordnen.³⁹ Wie bei jedem einzelnen Auto die Kraftstofffinanzierung geregelt ist, ist nicht zu ermitteln. Fakt ist jedoch, dass ein Großteil des von diesen Autos verbrauchten Kraftstoffes nicht von Privatpersonen finanziert wird. Die Aussage, dass *der* deutsche Autofahrer 40 Milliarden Euro an Energiesteuer im Jahr bezahlt, ist schlicht und ergreifend unseriös.

Im Jahr 2018 wurden für den Bundesfernstraßenbau insgesamt 10.350.000.000 Euro und für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden insgesamt 1.698.000.000 Euro ausgegeben,⁴⁰ was zusammen 12.048.000.000 Euro ergibt. Darin nicht enthalten sind die Kosten für den Bau und Erhalt von Staats- und Gemeindestraßen. Das Bundesumweltministerium ließ im Rahmen des Umweltforschungsplanes die Einnahmen und Ausgaben im Verkehrssektor untersuchen. Die hierzu erschienene Publikation »Staatliche Einnahmen und Ausgaben im Verkehrssektor. Analyse der Datensituation und konzeptionelle Erfordernisse für eine Finanzierungsrechnung, Teilbericht des Projekts ›Ökonomischer Vergleich der Verkehrsträger« vom Oktober 2017 kommt zusammenfassend für den Verkehrsträger Straße auf jährliche Gesamtausgaben in Höhe von 19,2 Milliarden Euro, die zu 45 Prozent von den Gemeinden/Gemeindeverbänden, zu 40 Prozent vom Bund und zu 15 Prozent von den Ländern getragen werden.

38 www.umweltbundesamt.de, Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr.

39 www.kba.de, Kraftfahrtbundesamt – Bestand an Pkw am 1. Januar 2019 nach privaten und gewerblichen Haltern.

40 www.deutschlandinzahlen.de, Tabelle: Ausgaben für den Verkehr in Mio. Euro.

Immense Folgekosten des Straßenverkehrs

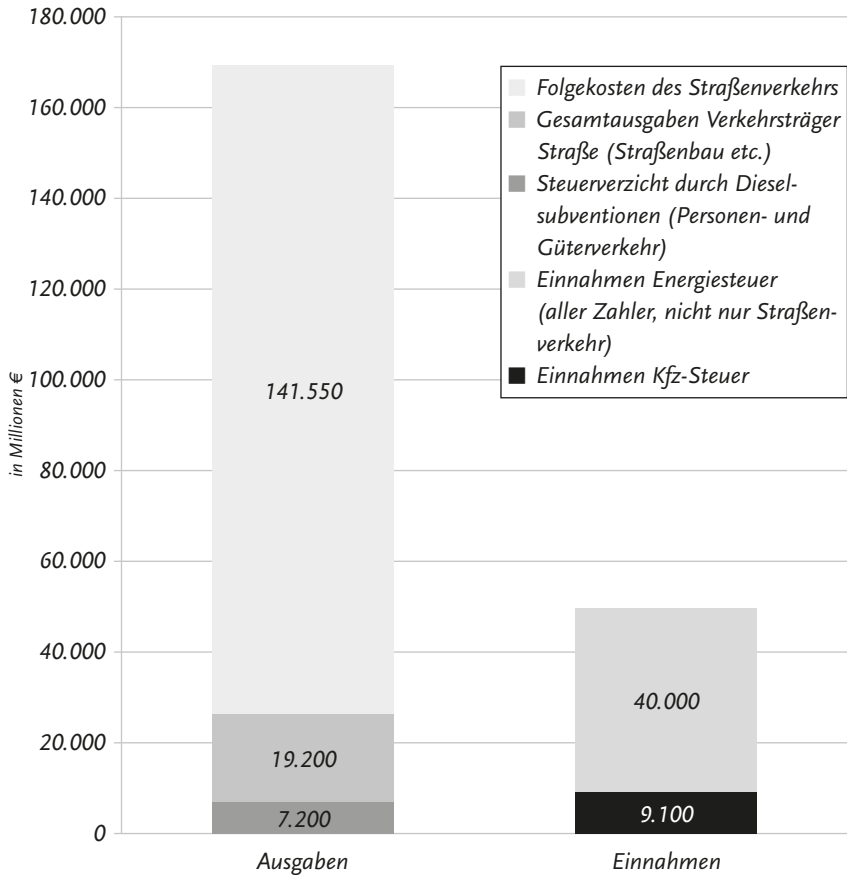
Man muss sich zusätzlich vor Augen führen, dass der Verkehrssektor sogenannte Folgekosten erzeugt. Das sind Kosten, die durch die Umweltauswirkungen des Verkehrs wie beispielsweise Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung u. Ä. erzeugt werden. Im Rahmen einer Studie des Züricher Infrac-Institutes im Auftrag des Verkehrsbündnisses »Allianz pro Schiene« aus dem Jahr 2019 wurde ermittelt, dass die Gesamtfolgekosten des Verkehrssektors bei 149 Milliarden Euro im Jahr liegen. Davon fallen allein 95 Prozent auf den Straßenverkehr.⁴¹ Also erzeugt der Straßenverkehr allein in Deutschland 141.550.000.000 Euro Folgekosten im Jahr. Die Bereitstellung der Infrastruktur, sprich Straßenneubau und -erhaltung, ist darin nicht enthalten, da dies keine Folgekosten sind. Laut der genannten Studie fallen von den Folgekosten rund 41 Prozent für Unfallkosten an, gefolgt von 21 Prozent für vor- und nachgelagerte Kosten, worunter beispielsweise die Folgekosten für die Herstellung von Fahrzeugen fallen. Die Studie kommt außerdem zu dem Ergebnis, dass Autofahrer pro gefahrenem Kilometer dreimal so hohe Folgekosten erzeugen wie Bahnfahrer. Nur der Flugverkehr erzeugt mehr Kosten pro Personenkilometer.

Für die jährlichen Folgekosten des Straßenverkehrs kommt also die Allgemeinheit und nicht im Ansatz die Autofahrer allein oder gar die Autoindustrie auf. Es ist ein absoluter Wahnsinn, was sich die Gesellschaft das tödliche System Auto kosten lässt.

Auch wenn die oben genannten Zahlen im Zusammenhang mit den Ausgaben und Einnahmen im Bereich des Straßenverkehrs nur ungefähre Angaben sind, wird klar, dass die Einnahmen durch den Straßenverkehr nicht einmal im Ansatz die gesamtgesellschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs decken, zumal, wie bereits erwähnt, die Energiesteuer längst nicht in voller Höhe vom Autobesitzer bezahlt wird. Hier muss eine deutlich gerechtere Verteilung der Kosten innerhalb der Gesellschaft stattfinden, bei denen sich Autofahrer letztlich viel mehr beteiligen müssten.

41 www.allianz-pro-schiene.de, Verkehr produziert gigantische Folgekosten, 26.08.2019

Ausgaben und Einnahmen im Bereich Straßenverkehr pro Jahr



Eigene Grafik (Angaben gerundet). Datenquellen: www.umweltbundesamt.de, Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr / www.allianz-pro-schiene.de, Verkehr produziert gigantische Folgekosten, 26.08.2019 / Das Bundesumweltministerium, »Staatliche Einnahmen und Ausgaben im Verkehrssektor. Analyse der Datensituation und konzeptionelle Erfordernisse für eine Finanzierungsrechnung, Teilbericht des Projekts »Ökonomischer Vergleich der Verkehrsträger« / www.bundesfinanzministerium.de, Grundlagenwissen zum Benzinpreis und zu seiner Entwicklung, 02.05.2019 / www.bundesfinanzministerium.de, Steuereinnahmen, BMF I A 6, 23.01.2019

Unser Alltag im öffentlichen Raum, unser Verständnis von Raum und Zeit und letztlich ein Großteil unserer gesellschaftlichen Abläufe sind ohne die permanente Präsenz unzähliger Automobile undenkbar.

Das Thema Auto ist oft ein emotionales, weshalb eine sachliche Debatte oft nicht leicht möglich ist. Daneben ist die Automobilwirtschaft sehr einflussreich, viele Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt von der Branche ab. Klar ist auch: Der Autoverkehr hat enorme Nachteile für Mensch, Tier und Natur.

Tobias Tannenhauer durchleuchtet das Themenfeld Automobil, dessen Begleiterscheinungen sowie den starken Einfluss auf die gesamte Gesellschaft. Er hinterfragt die vermeintliche Wirtschaftskraft der Branche und stellt Ansätze für ein Leben ohne Auto vor.

Tobias Tannenhauer lebt mit seiner Familie in Chemnitz. Sein Berufsleben begann er als Sechzehnjähriger mit einer Ausbildung zum Berufskraftfahrer, später studierte er Verkehrssystemtechnik. Er arbeitet heute bei einem kommunalen Verkehrsbetrieb als Projektleiter und stellvertretender Straßenbahnbetriebsleiter. Die täglichen Wege absolviert seine mittlerweile fünfköpfige Familie ohne eigenes Auto. In den Urlaub geht es meist mit dem Zug, zum Campen auch mit dem selbst ausgebauten Wohnmobil.