

Dossier

Auto

Eine große Freiheit

Das Automobil als Kulturgut der Menschheit ist heute umstrittener denn je. Wir erkaufen uns individuelle Mobilität mit Sünden an der Umwelt. Ist der Preis zu hoch? Soll man Mobilität selbst steuern dürfen?

Es gibt Autoaufkleber, die sich offenbar gerade in den USA großer Beliebtheit erfreuen. Zum Beispiel jener: „Mass transport is the first step to communism“, gesehen auf dem Hinterteil eines aberwitzigen Dodge-Trucks in den Südstaaten. Die USA mit ihrer Autokultur haben leicht reden: Bevor dort die große Freiheit anfängt, muss erst ein Auto her. Auch in Zeiten wie diesen denkt man in den Vereinigten Staaten kaum darüber nach, den öffentlichen Verkehr auszubauen, eher über Dinge wie Ecofuel und Biogas für die Riesentrucks und Full-Size-Limos, um weniger Geld für die Benziningallone auszugeben.

Das heute so umkämpfte Anti-Umwelt-Symbol Auto ist nicht umsonst ein Angriffspunkt für Kritiker. Denn es ist mehr als ein Gebrauchsgegenstand, es ist ein komplexes Gut und Zeichen für verschiedene Dinge: für erreichten Wohlstand, für Geschmack und Stil (oder das Gegenteil), für den Drang zur Beweglichkeit ohne Zwänge, für die Persönlichkeit, für Sportlichkeit oder Lässigkeit und vieles mehr.

Ein teures Kind

„Das Auto, das war immer des Wohlstandsbürgers liebstes Kind“, meinte Peter Leißing, Sprecher des österreichischen Arbeitskreises der Automobilimporteure, zur Eröffnung der Vienna Auto Show im Jänner 2008. Wohl mit ein bisschen nostalgischer Wehmut: Denn das liebste Kind des Wohlstandsbürgers ist das Auto heute beileibe nicht mehr, wenn man es zumindest nach dem Image bemisst.

Der Verkauf von Neuwagen ging im vergangenen Jahr hierzulande leicht zurück und fiel

erstmalig seit 2002 wieder unter die 300.000er-Grenze. Konstante Konjunktur und der gewisse Gewöhnungseffekt der Bevölkerung hinsichtlich dauernder Teuerungen lassen die Autobranche wieder mit einem Absatz von über 300.000 Autos im laufenden Jahr rechnen. Wird der Mensch also nicht klüger? Ist ein Auto ein Gegenstand, von dem man sich nicht leicht trennen kann, wenn er teuer bis unerschwinglich wird?

Die Benzinpreise sind im Höhenflug, die Betriebskosten für das Auto so teuer wie nie. Doch eine „Verkehrswende“ ist nicht in Sicht. Weder steigen nennenswert mehr Personen landesweit auf öffentliche Verkehrsmittel um noch werden signifikant mehr Fahrräder und Co verkauft. Autofahrer geben zwar an, ihren Fahrstil anzupassen, und wollen sich am Ende des Lebenszyklus des aktuellen Autos nach einem sparsameren umschauen, doch der Boom auf Hybrid-, Erdgas- oder gar Elektrofahrzeuge setzt nicht ein.

Das ist seltsam. Zwar sind auch die Tarife des öffentlichen Verkehrs in Österreich, insbesondere in Wien, gestiegen, doch verglichen mit dem teurer gewordenen Benzin ist das ein Klacks. Trotzdem erscheint dies den meisten Bürgern nicht als geeignete Alternative zur eigenen Mobilitäts Erfahrung. Die häufigen Argumente: Mit den Öffis dauern die Fahrten länger, man muss umsteigen, es ist – vor allem, wenn etwas transportiert werden muss – wesentlich unbequemer als mit dem Auto, man ist im eigenen Fahrzeug geschützt und unter sich. Dass die Öffis natürlich billiger sind, will niemand abstreiten. Aber: Hat man bereits ein Auto angeschafft und berappt die hohen laufenden Kosten für Steuer, Versicherung, Wartung und



Foto: Photos.com/economy

Reparaturen, dann ist es selbstverständlich wirtschaftlicher, das Auto so oft wie möglich zu nutzen. Allein daraus lässt sich ableiten, dass öffentliche Verkehrsmittel keine Alternative für Autobesitzer sein können, außer jemand setzt für sich selbst einen radikalen Schritt.

Ein großes Argument gilt immer wieder der persönlichen Mobilität: nicht so sehr dem markigen deutschen Spruch „Freie Fahrt für freie Bürger“ mit dem Persilschein, 250 km/h auf den deutschen Autobahnen

ausfahren zu können, sondern eher dem individuellen Mobilitätsverhalten des Bürgers, der sich unter den unterschiedlichsten Zwängen, die er in der arbeitsteiligen Gesellschaft unterworfen ist, eben zumindest dieses Refugium erhalten will.

Der Klimaschutz-Apostel Al Gore meint in diesem Zusammenhang, dass „jeder Einzelne“ so seinen Beitrag „zur Zerstörung des Weltklimas“ leistet. Das mag sein, ist aber eine ziemlich unverbindlich banale Feststellung. Abgesehen

davon, dass wahrscheinlich ein Drittel der motorisierten Mobilität dazu genutzt wird, den Warenkreislauf in unserer Gesellschaft per motorisiertem Transport abzuwickeln, lässt Gore die persönliche Mobilität als in der Gesellschaft außerordentlich hoch bewertetes Freiheitsgut außer Acht – und wer lässt sich schon gerne freiwillig in seiner Freiheit beschneiden? Beziehungsweise: Wer will dabei der Erste sein?

Fortsetzung auf Seite 20