

BERICHTSVORLAGE

			Vorlage-Nr. M 01/0367	
15 - Umweltamt			Datum: 12.07.2001	
Bearb.	:Herr Brüning	Tel.:- 362	öffentlich	nicht öffentlich
AZ.	:		X	

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Umweltschutz

18.07.2001

Umweltauswirkungen des Verkehrs

Deutschland zählt im internationalen Vergleich zu denjenigen Staaten mit der höchsten Dichte an Kraftfahrzeugen bezogen auf die Bevölkerung. Die PKW-Dichte übertrifft hier diejenige in nahezu allen anderen Staaten dieser Welt. Nur Italien und Luxemburg verzeichnen dabei noch höhere Werte! [1]. Daraus resultiert eine hohe und ständig weiter steigende Verkehrsleistung, die im Jahr 1998 bei 939,5 Mrd. Personenkilometer lag [2]. Auch im Vergleich zu diesem ohnehin bereits hohen Stand nimmt Norderstedt einen Spitzenplatz ein:

- Am 1.1.2001 waren in Norderstedt 54.921 Kraftfahrzeuge gemeldet [3]. Im vergangenen Jahr ist der KFZ-Bestand demnach mit 5,99% im Vergleich zum Vorjahresbestand erneut deutlich angewachsen. Der bundesweite Zuwachs im gleichen Zeitraum betrug demgegenüber nur 0,23% [4, eigene Berechnungen]. Seit 1986 hat die Norderstedter Bevölkerung um 7,5% zugenommen [5], die Zahl aller in Norderstedt zugelassenen KFZ hingegen um 52,93% [6].
- Bei 72.680 in Norderstedt lebenden Personen (STAND: 1.1.2001) [5] ist eine Dichte von 755 KFZ pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (EW) erreicht, einer der höchsten Werte in Deutschland und weltweit.

Durch folgende Vergleiche lassen sich diese Zahlen besser einordnen:

- Der bundesweite Durchschnitt lag Ende 1999 bei 617 KFZ / 1.000 EW [7]. Norderstedt übertrifft den Bundesdurchschnitt beim Fahrzeugbestand also um mehr als 22%.
- Weltweit ergibt sich bei ca. 670 Mio. KFZ und einer Weltbevölkerung von 6,048 Mrd. Menschen ein Verhältnis von etwa 110 KFZ / 1.000 EW [8, eigene Berechnungen]. Norderstedt liegt damit bei der KFZ-Dichte um 686 % über dem weltweiten Durchschnitt.

Die Umweltauswirkungen des Verkehrs haben in verschiedenen Bereichen längst beachtliche Dimensionen erreicht. Die folgenden Beispiele weisen schlaglichtartig auf einige der bekannten Probleme hin:

- Für mehrere Luftschadstoffe ist der Verkehr in Deutschland zur bedeutsamsten Quelle geworden. So werden Luftverunreinigungen durch Kohlenmonoxid (CO) zu 54,9%, durch Stickoxide (NO_x) sogar zu 60,2% vom Verkehr verursacht [2].
- Der Verkehrssektor trägt in Deutschland inzwischen mit 20,4% (1997) zu den Emissionen des Treibhausgases CO₂ bei. Gegenüber seinem 13,7%igen Anteil im Jahr 1975 ist das sowohl ein erheblicher absoluter Zuwachs als auch die mit Abstand größte relative Steigerung (um 48,9%) [2].

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	--	--------------

- Beim Treibhausgas Distickstoffoxid (N₂O), dessen Treibhauseffekt 150-fach stärker ist als der von CO₂ [9], fällt der Anstieg von 1,3% im Jahr 1975 auf 9,3% im Jahr 1997 noch höher aus. Hier ist der Verkehrssektor der einzige Bereich, in dem über diesen Zeitraum Zuwächse zu verzeichnen waren [2].
- Der Anteil des Verkehrs am gesamten Endenergieverbrauch in Deutschland steigt kontinuierlich weiter an: von 19,8% im Jahr 1975 auf 28,3% im Jahr 1998. Absolut gesehen hat sich der Energieverbrauch im Verkehrssektor damit in diesen 23 Jahren beinahe verdoppelt [2].
- Im Jahr 2000 wurden in Deutschland 7.487 Menschen durch Straßenverkehrsunfälle getötet und 503.959 Menschen so schwer verletzt, dass sie in die amtlichen Statistiken Eingang gefunden haben [10].
- Durch Straßenverkehrslärm werden erhebliche Teile der Bevölkerung gesundheitlich belastet. Tagsüber waren 1997 etwa 15,6% der Bevölkerung in den alten Bundesländern Mittelungspegeln von mindestens 65 dB(A) ausgesetzt, die als Schwelle für eine Gesundheitsgefährdung eines "normalen Durchschnittsmenschen" gelten. Nachts liegt diese Schwelle auf Grund des Ruhebedürfnisses von Menschen niedriger; dann müssen sogar 30,9% mit Mittelungspegeln von 50dB(A) und mehr leben [11]. Abschätzungen gehen davon aus, dass in Folge der Belastungen durch Straßenverkehrslärm jährlich etwa 3.000 Menschen in Deutschland sterben [12].
- Etwa 70% der deutschen Bevölkerung fühlt sich durch Straßenverkehrslärm belästigt. Damit ist der Straßenverkehr mit deutlichem Abstand vor dem Flugverkehr (42%) die weitaus bedeutsamste Quelle für Lärmbelästigungen in Deutschland [11].

Der Verkehr gilt als der bedeutendste Krankheitsauslöser der technischen Umwelt überhaupt [13]. Die immer weiter steigende Verkehrsleistung führt zu einer Verschärfung der Probleme. Zur Begrenzung der gesundheitlichen Schädigungen forderten deshalb 1998 die beim Forum "Gesundheit und Umwelt" der Bundesärztekammer versammelten Mediziner Einschränkungen des Straßenverkehrs, eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens und die Einführung niedriger Tempolimits [14].

Diese und weitere dem Verkehr zuzurechnenden Probleme haben ihren Preis. Der Verkehr ruft erhebliche volkswirtschaftliche Kosten hervor, die nicht durch entsprechende Einnahmen (Steuern, Versicherungsprämien usw.) abgedeckt werden. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in Deutschland, der mit dem PKW-Verkehr im Wesentlichen gleichgesetzt werden kann, benennt eine Studie [15] Zahlen für das Jahr 1998; demnach belaufen sich diese Kosten für den MIV auf 212,523 Mrd. DM. Bereinigt um die Steuereinnahmen aus dem PKW-Verkehr (1998: 39,454 Mrd. DM netto) hat der MIV die Allgemeinheit in Deutschland demnach 173,069 Mrd. DM gekostet. Auf dieser Basis lässt sich weiter rechnen:

- Bei 82,029 Millionen Menschen, die in Deutschland lebten [4], errechnen sich für den MIV bzw. PKW-Verkehr durchschnittliche Kosten von 5,78 DM pro Person und Tag – und zwar vom Säugling bis zum Greis, unabhängig davon ob sie nun Auto fahren oder nicht. Bei der Interpretation dieser Zahl ist zu beachten, dass 24,2% aller Haushalte in Deutschland gar nicht über ein Auto verfügen [2]. Sie müssen deshalb nur die Nachteile des PKW-Verkehrs ertragen, ohne von dessen Vorteilen profitieren zu können.
- Für eine Stadt wie Norderstedt summieren sich die ungedeckten volkswirtschaftlichen Kosten demnach auf einen Betrag von mehr als 400.000,-- DM täglich. Diese Zahl ist vorsichtig kalkuliert, schon allein weil der KFZ-Bestand in Norderstedt weit über dem (der Rechnung zu Grunde gelegten) Durchschnitt liegt.

Der Verkehrssektor stellt mithin eines der großen Handlungsfelder dar, die erhebliche ökologische und damit zugleich gesellschaftliche Probleme bereiten. Sowohl das bereits erreichte hohe Bestandsniveau bei Kraftfahrzeugen als auch das weiterhin ungebremsste Wachstum tragen zum besonders vordringlichen Handlungsbedarf bei.

In diesen Zusammenhang ist der Aufruf der EU-Kommission einzuordnen, am 22.9. eines jeden Jahres in allen europäischen Kommunen einen autofreien Tag durchzuführen. "Ziel des autofreien Tages ist es, den Bürgerinnen und Bürgern unter dem Stichwort "stadtverträgliche Mobilität" die Möglichkeit zu bieten,

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	--	--------------

umweltfreundliche Fortbewegungsmöglichkeiten auszuprobieren und Anregungen zu vermitteln, wie sich Alltagswege auch ohne Auto bewältigen lassen.“ [16]

Autofreie Tage zeichnen sich dadurch aus, dass sie Angebote darstellen. Es gibt an diesem Tag kein Verbot des Autoverkehrs, sondern es bleibt weiterhin allen Menschen freigestellt, ob sie ihr Auto nutzen wollen oder nicht. Am autofreien Tag bleiben lediglich bestimmte Straßen bzw. Teile des Stadtgebietes für eine begrenzte Zeit frei vom Autoverkehr. Die Städte können dabei selbst bestimmen, wie groß dieser Bereich sein soll - und machen davon im Interesse ihrer Bevölkerung zum Teil sehr intensiv Gebrauch (nach Angaben des Klimabündnisses war 1/3 der gesamten Stadtfläche von Paris im letzten Jahr an diesem Tag autofrei).

Zumindest an diesem einen Tag im Jahr soll die Bevölkerung – im Kontrast zu den übrigen 364 Tagen im Jahr - erleben dürfen,

- dass Mobilität keineswegs nur mit Auto-Mobilität gleichzusetzen ist, zumal die Hälfte aller mit dem Auto zurückgelegten Wege nach wie vor kürzer als 3 km ist [16],
- wie angenehm städtisches Leben ohne den störenden und gesundheitsschädigenden Straßenverkehrslärm sein kann,
- wie Straße als öffentlicher Raum auch anders – d.h. für viele Menschen: attraktiver - genutzt werden kann.

Das Angebot eines solchen Tages ersetzt nicht die generelle Notwendigkeit, die gegenwärtig vorhandenen Probleme des Verkehrssektors zu entschärfen. Dazu wäre ein viel komplexeres Handeln erforderlich, das weit über den Verkehrsbereich hinausgeht und - unter anderem - stadtplanerische Aspekte, Ausprägungen unseres Wirtschaftssystems, steuerliche Fragen, aber auch “weiche Faktoren” wie Statusdenken und Imagesymbole berücksichtigen muss. Ein derart gestalteter autofreier Tag ist daher richtigerweise als ein Symboltag einzuordnen, der dazu beitragen soll, für die notwendigen Veränderungen eine gesellschaftliche Akzeptanz bei den Betroffenen zu erzeugen.

Die gesellschaftliche Akzeptanz für derart gestaltete autofreie Tage ist hoch. In Italien und Frankreich, wo die Idee Ende der Neunziger Jahre entstand, haben Meinungsumfragen eine Zustimmung von 85% ergeben [16], häufig verbunden mit dem Wunsch, dieses Angebot nicht nur auf einen Tag im Jahr zu beschränken. Auch in Norderstedt waren die Reaktionen auf den ersten autofreien Tag im letzten Jahr überwiegend positiv.

Dabei steht die Beteiligung der Stadt am autofreien Tag am 22.9. keineswegs anderen Initiativen entgegen, die Verkehrsbelastungen in Norderstedt auf ein verträgliches Ausmaß zu reduzieren. Das schließt ausdrücklich die Möglichkeit ein, auch Aktionen wie die unter dem Motto “Mobil ohne Auto!” von den Umweltverbänden angeregten autofreien Sonntage zu unterstützen.

Quellenangaben:

- [1] STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg.) – 2000 – Statistisches Jahrbuch 2000 für das Ausland. 399 S., Stuttgart.
- [2] BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.) – 1999 – Verkehr in Zahlen 1999. – 28. Jahrgang, 332 S., Hamburg.
- [3] Fahrzeugbestandsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes.
- [4] STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg.) – 2000 – Statistisches Jahrbuch 2000 für die Bundesrepublik Deutschland. – 747 S., Stuttgart.
- [5] EINWOHNERMELDEAMT DER STADT NORDERSTEDT.
- [6] Eigene Berechnungen auf Grundlage der Daten des STEP 2010 sowie des Einwohnermeldeamtes der Stadt Norderstedt.
- [7] HARENBERG, B. (Hrsg.) – 2000 – Aktuell 2001. – 756 S., Dortmund.

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	--	--------------

- [8] VON BARATTA, M. – 2000 – Der Fischer Weltalmanach 2001. – 1407 S., Frankfurt am Main.
- [9] ENQUETE-KOMMISSION DES 11. DEUTSCHEN BUNDESTAGES “VORSORGE ZUM SCHUTZ DER ERDATMO-SPHÄRE” – 1989 - Schutz der Erdatmosphäre. Eine internationale Herausforderung. – 2. Auflage, 618 S., Bonn.
- [10] STATISTISCHES BUNDESAMT, zitiert nach Rundschreiben des Deutschen Städte- und Gemeindebundes Nr. 8 vom 23.2.2001.
- [11] DER RAT VON SACHVERSTÄNDIGEN FÜR UMWELTFRAGEN – 1999 – Umwelt und Gesundheit. Risiken richtig einschätzen. Sondergutachten. – 351 S..
- [12] Anlage 7 zum Protokoll des Ausschusses für Umweltschutz vom 19.7.2000.
- [13] Die Pathologie des Kfz-Verkehrs. – in: Ökologische Briefe Nr. 17, vom 26.4.1995.
- [14] Ärzte für Wende in der Verkehrspolitik. – in: Segeberger Zeitung vom 25.11.1998.
- [15] STEFAN LIEB – 2000 – Verkehrs”kosten”. VERKEHR KOMPAKT Nr. 4. – 28 S., Berlin.
- [16] Klima-Bündnis (Hrsg.) - In die Stadt – ohne mein Auto!” Europaweiter Autofreier Tag. Freitag, den 22.September 2000, Samstag, den 22. September 2001. – Faltblatt, 6 S., Frankfurt.

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------