



© sfv.de Mester

Autosyndrom

Was beinhaltet dieser Begriff?

„Ein **Syndrom** bezeichnet in der Medizin und der Psychologie eine Kombination von verschiedenen Krankheitszeichen (Symptomen), die typischerweise gleichzeitig und gemeinsam auftreten.“ Wikipedia-online.

Diesen Begriff wird eher jemand benutzen, der sich viel und lange mit positiven und überraschend groß auch negativen Wirkungen eines massenhaften Autoverkehrs befasst hat.

Forscht er nach den Ursachen für den KfZ-Massenverkehr, dann kommt nach und nach ein großes Geflecht an Ursachen zusammen, die sich in ihrem Zusammenspiel gegenseitig stärken und stabilisieren.

Was jeder sicher kennt: Mitmenschen, die nur den Fußweg von der Haus- zur Autotür kennen, fühlen sich im öffentlichen Nahverkehr leicht eher orientierungslos, da sie weder Tarife, Zug- und Bustakte noch günstige Verbindungen gut kennen, und meiden diesen also. Das bindet sie an eine sichere Autonutzung: einsteigen, im Navi Zieladresse eingeben und sich dann von einer freundlichen Stimme und einem Bildschirm leiten lassen. Bequem, oder? Mit dem Kofferraum ist stets ein nicht einsehbares persönliches Schließfach für viel Gepäck dabei, vier leere Sitze neben sich schaffen großzügig Privatraum, man kann auch persönliche Musik hören oder telefonieren, ohne dass jemand zuhört.....

Was drängt alles noch zum Autobesitz bzw. zur Autonutzung?

- Wer in Deutschland eine Wohnung mieten oder kaufen will, muss in der Regel einen oder mehrere Stellplätze mitbezahlen, unabhängig davon, inwieweit ein Auto genutzt wird. Dafür gibt es Stellplatzsatzungen. Diese gab es meist aber selten oder gar nicht für Feinmobile wie Scooter, Fahrräder, Pedelecs, Lastenräder usw.. In Japan soll dies anders sein: Wer ein Auto kauft, muss einen Parkplatz nachweisen. Und dieser liegt dann häufig weit entfernt.
- In Deutschland gibt es über tausend Kommunen, die gerne bis auf Hauptstraßen flächendeckend Tempo 30 einführen wollten. Dürfen sie aber nicht, weil die STVO dies nach wie vor nicht erlaubt. Dafür haben die politischen Mehrheiten im Parlament jeweils gesorgt. Dabei wäre diese Maßnahme die wichtigste, um die Sicherheit der Nutzer umweltfreundlicher Verkehrsträger zu erhöhen.
- Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und seine ausführenden Institutionen wie DEGES oder Autobahn GmbH: Für jede Autobahn gibt es eine Trassensicherungszone von 40m an ihren Seiten, um Erweiterungen durch weitere Fahrspuren leichter zu realisieren. Eine solche vorausschauende Sicherung gibt es nicht für die Schiene.
- Rückbau von Verkehrswegen: Hat man je gesehen, dass Straßen aufgegeben und rückgebaut wurden? Bei Schienen war dies anders: Viele tausend Kilometer Schienen sind seit 1945 in Deutschland aufgegeben und häufig zurückgebaut worden, die Trassen wurden oft so überbaut, dass sie – wenn überhaupt - nur noch sehr teuer und per Enteignung reaktiviert werden könnten.

Aber warum mit „Syndrom“ einen Begriff für Krankheitszeichen verwenden? Weil die geschätzten externen Kosten des heutigen Autoverkehrs laut Studien bei ca. 150 Mrd €/Jahr liegen und die privaten durchschnittlichen Haltungskosten bei ca. 430€/Monat, was bei derzeit 49 Mio Pkw in Dtl. noch einmal 250 Mrd. € ergibt. Sehr viel Geld, das an anderen dringend benötigten Stellen fehlt.

. Da die Pkw-Flotte außerdem zu über 90% aus Verbrennern besteht, entsteht außerdem Anlass, permanent viel Geld für den Import von Öl an autokratische Regime fließen zu lassen, die bei einer größeren Weltkrise ein enormes Erpressungspotenzial entwickeln könnten.

Selbst in der rush-hour stehen in Dtl. 90% der Fahrzeuge herum und kosten über die Abschreibung viel Geld. Die im Durchschnitt ca. 5 Parkplätze je Pkw kosten die Gesellschaft auch viel Geld und Fläche. Während heute Parken überall erlaubt ist, wo nicht ausdrücklich verboten, war dies in Dtl. zur Zeit der Weimarer Republik umgekehrt.