

KLAUS GIETINGER

VOLL



BREMSUNG

**WARUM DAS AUTO
KEINE ZUKUNFT HAT UND
WIR TROTZDEM
WEITERKOMMEN**

WESTEND

sind knapp 3 700 am Tag oder 1,35 Millionen im Jahr.¹ Es ist die Todesursache Nr. 1 für Kinder und junge Menschen von 5 bis 29 Jahren. Und alle 60 Sekunden wird irgendwo auf dem Globus ein Fußgänger totgefahren.

3 700 Kfz-Tote: Stellen Sie sich vor, jeden Tag würden 2,5 Titanics untergehen, 7 vollgestopfte Jumbojets 747-600 abstürzen oder 37-Mal das schlimmste deutsche Zugunglück (Eschede 1998) geschehen. Wie gesagt, täglich. Dürfte da noch jemand fliegen oder mit dem Zug fahren?

Und diese Zahl steigt mit jedem neuen Jahr. Vor 15 Jahren habe ich mit

allen zur Verfügung stehenden Daten und einem einfachen Modell – das bislang niemand widerlegt hat – ausgerechnet, wie viele Menschen bis 2005 weltweit durch Kfz-Unfälle zu Tode gekommen sind. Mit den Daten der WHO weitergerechnet, komme ich bis 2020 auf knapp 70 Millionen. Da sind die Umweltschäden und die Klimakatastrophe noch nicht mitberücksichtigt.

Vor 25 Jahren schätzte das Umwelt- und Prognose-Institut (UPI) die Folgen der bevorstehenden globalen Motorisierung bis 2030² und prognostizierte etwa 1,25 Milliarden Pkw für 2018. Das ist genauso passiert. Das

UPI sagte zudem für 2010 1,27 Millionen Straßenverkehrstote voraus. Auch das ist genauso eingetreten.

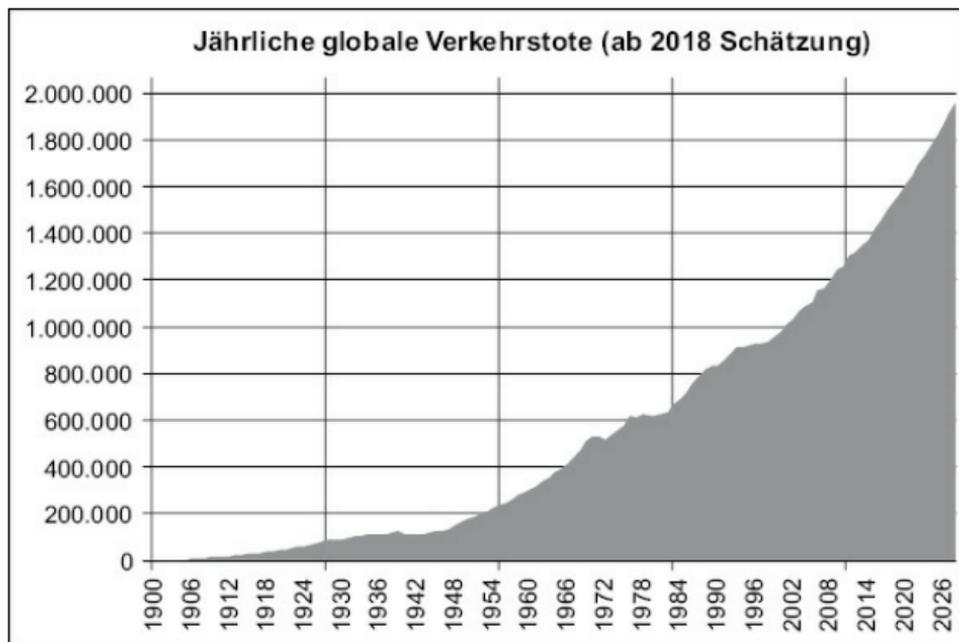


Abbildung 1: Quelle: Weltbank, TRL, Gietinger 2006.

Sehen wir uns die Prognosen im Einzelnen an. Dem UPI zufolge wird es in

10 Jahren global etwa 2,3 Milliarden Pkw geben. Das heißt, der Bestand wird sich, wenn es so weitergeht, fast verdoppeln, was laut UPI 2,5 Millionen Tote pro Jahr im Straßenverkehr bedeuten wird. Die Zahl der Verletzten schätzt das Institut auf 60 Millionen pro Jahr. Das deckt sich in etwa mit den Werten der WHO.³ Nimmt man als Basis jedoch die Daten einer Weltbankstudie⁴ kommt man auf etwas geringere Werte, auf knapp 2 Millionen Tote. Nach eigenen Datenerhebungen und neuesten Zahlen, schließe ich mich diesen eher konservativen Prognosen an, die etwas höheren Werte sind aber durchaus

denkbar. Die höchsten Opferzahlen werden übrigens wie schon heute in Afrika, Asien, Arabien und Lateinamerika zu verzeichnen sein. Diese Kontinente stellen derzeit immer noch die geringste Pkw-Dichte, aber 90 Prozent der Toten.

Das Ende dieser Steigerung ist erst erreicht, wenn sich überall auf der Welt ein gewisser Wohlstand eingestellt hat. Elizabeth Kopits und Maureen Cropper haben in ihrer Studie für die Weltbank den Scheitelpunkt errechnet, ab dem in den derzeit niedrigmotorisierten Ländern die Zahl der Straßenverkehrstoten analog zu den hochmotorisierten Ländern