

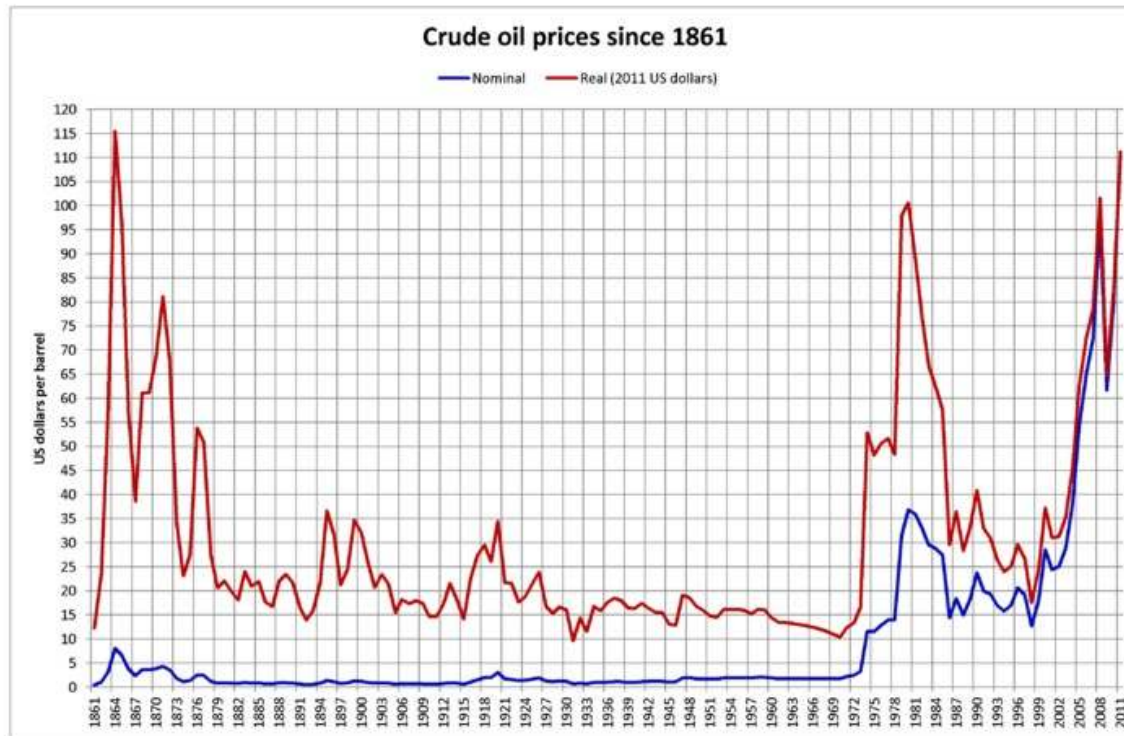
Die doppelte Autofreiheit

Kraftstoffsparen im Zeichen der
Ölkrise der 1970er Jahre



I. Energie und Verkehr

Im Herbst 1973 kommt es zu einem Ölembargo arabischer Staaten gegen westliche Staaten: das billige Öl wird plötzlich sehr teuer und Kraftstoffsparen nötig.



II. Demokratie und Verkehr

In den 1960er Jahren hat sich das Automobil „demokratisiert“ und ist für breite Bevölkerungsschichten zugänglich geworden. Bei Ausbruch der Ölkrise ist es unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität in Westeuropa. Es ermöglicht ein Leben mit „Haus im Grünen“ und Ausflügen am Wochenende.



III. Die erste Autofreiheit

Autofreie Sonntage

Einige Länder, darunter die Bundesrepublik, führen als Energiesparmaßnahme die autofreien Sonntage ein. An den Adventsonntagen 1973 bleibt das Auto in der Garage. Es wird ein prägendes Ereignis in der Geschichte der Bundesrepublik.



III. Die erste Autofreiheit

Autofreie Sonntage

Weniger der Einspareffekt, als vielmehr die pädagogische Wirkung stehen bei den autofreien Sonntagen im Vordergrund.

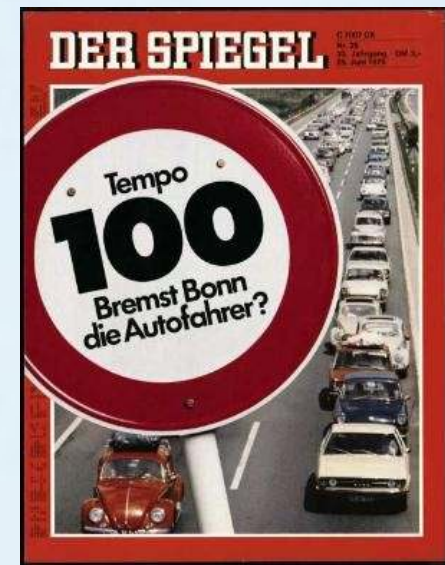
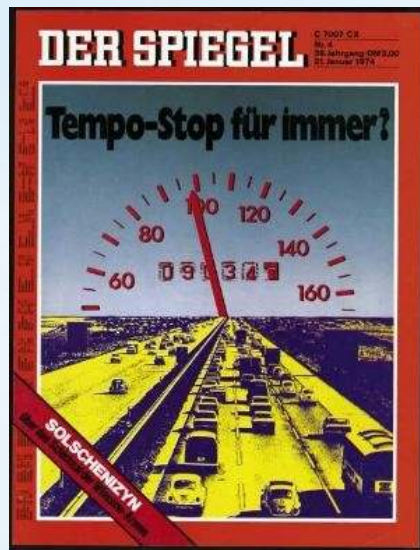
„Zum ersten Mal seit Ende des Krieges wird sich morgen und an den folgenden Sonntagen [...] unser Land in eine Fußgängerzone verwandeln. [...] Die junge Generation erlebt zum ersten Mal was ein gewisser Mangel bedeuten kann. [...] Wir lernen in diesen Wochen, was in Vergessenheit zu geraten drohte: daß Egoismus nicht einmal den Egoisten hilft.“ (Willy Brandt)



IV. Die zweite Autofreiheit

Freie Fahrt für freie Bürger

Die Politik versucht mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen zumindest einen Teil der Kraftstoff-Sparmaßnahmen auch nach der Ölkrise zu erhalten. Sie scheitert an Bundesrat, Automobilindustrie, ADAC und nicht zuletzt am Bürgerwillen – der Bürger soll „frei“ entscheiden können, ob wann und wie er Kraftstoff spart.



IV. Die zweite Autofreiheit

Freie Fahrt für freie Bürger

Die große Symbolik von Auto und Freiheit wird auch in einem Leserbrief der FAZ deutlich:

Der „persönliche Freiheitsspielraum des Bürgers“, wird „durch sozialistische Eiferer“ bedroht. Beim Tempolimit geht es „weder um die Rettung von Menschenleben noch um Benzinsparen: Es geht schlicht und einfach um eine weitere Maßnahme der Nivellierung. Eine elegante Lösung, endlich die unsoziale Unterschiedlichkeit auf den Straßen, das ungerechte PS-Gefälle wegzukriegen!“



V. Das verordnete Kraftstoffsparen

Somit existieren zwei Formen des Kraftstoffsparens: Zunächst das verordnete Kraftstoffsparen durch autofreie Tage, Geschwindigkeitsbeschränkungen, steuerliche Maßnahmen, Investitionen in Forschung, Verbrauchsvorgaben und dergleichen mehr.

Benzin für 1,15 Mark?

AUTO 1990

Turbo und Kniepolster

Weniger Benzinverbrauch und mehr Sicherheit, höhere Lebensdauer und geringere Reparaturanfälligkeit – der Bonner Forschungsminister läßt ein serienreifes „Auto 1990“ bauen.

Kfz-Steuerpläne

Die Energiekrise hat in den Fraktionen der Bonner Regierungskoalition die Diskussion um eine Reform der Kraftfahrzeugsteuer neu entfacht. Favorisiert wird



VI. Das freiwillige Kraftstoffsparen

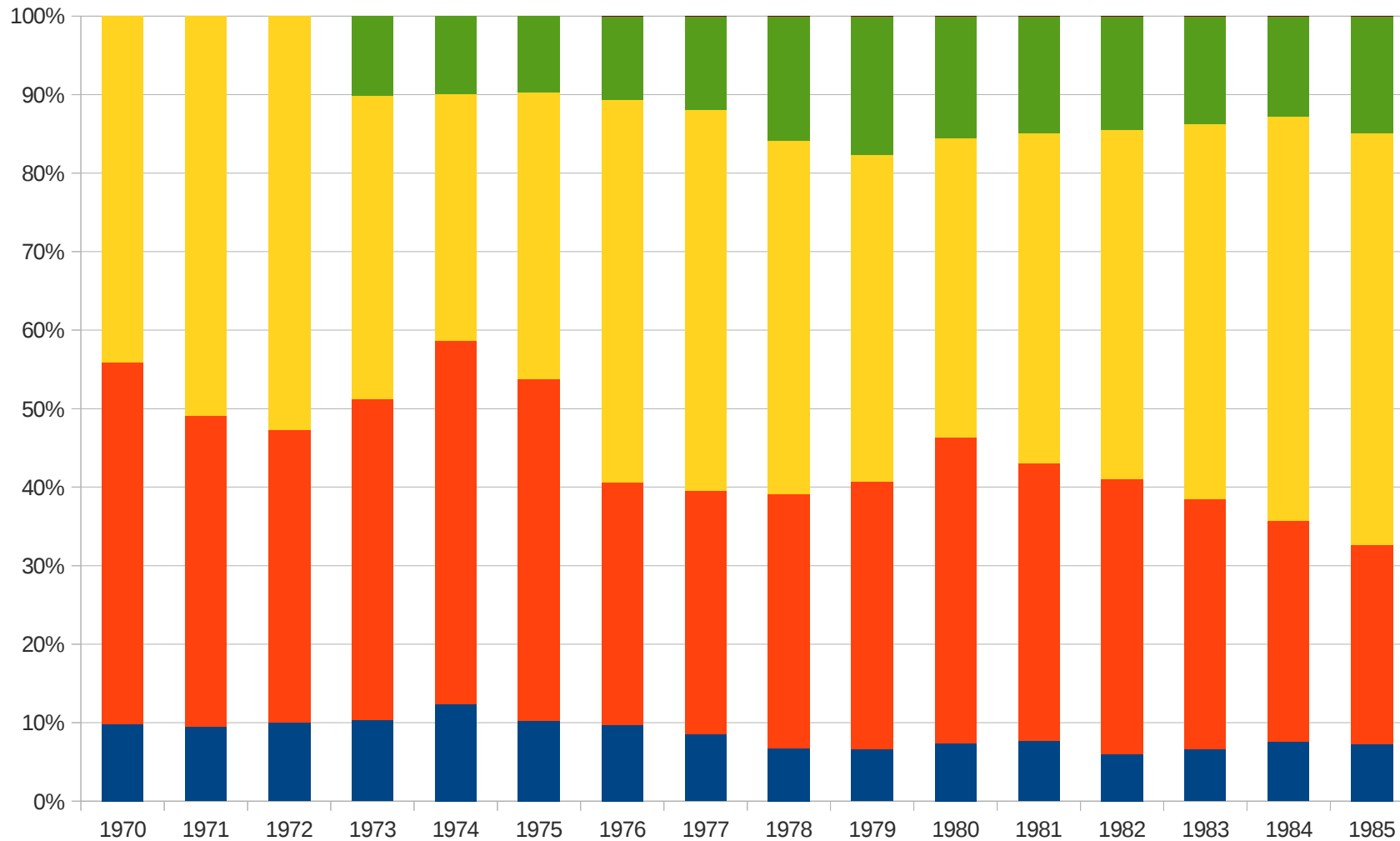
Die zweite Form des Kraftstoffsparens setzt auf die Vernunft des mündigen Bürgers. Der Bürger soll sensibilisiert werden, selbst sparsam zu fahren, ohne das es zu tatsächlichen Eingriffen des Staats kommen braucht. Beispiele hierfür sind Sparappelle und Werbekampagnen.

„Im Umgang mit dem Auto erwachsen werden“

SPIEGEL-Interview mit Bundesverkehrsminister Volker Hauff über Straße, Schiene und Umwelt



VI. Das freiwillige Kraftstoffsparen



- N Sonstige*
- N ab 2.000
- N ab 1.500
- N ab 1.000
- Neu bis 999



VII. Diskussion

Heute wie damals sind Zweifel an der Möglichkeit einer Verkehrswende „von unten“ angebracht: Das beliebteste Automobil der scheinbar so umweltbewussten Gesellschaft der Energiewende ist nicht der sparsame Smart oder der Kleinwagen, sondern die sehr ineffiziente Geländelimousine, der SUV, von dem es 2011 hieß wegen seiner großen Beliebtheit könne sich „[k]aum ein Autohersteller [...] noch erlauben, auf diese Fahrzeugklasse zu verzichten.“ (*DIE ZEIT*, 17.09.2011).

VII. Diskussion

In den 1970ern galt schon die Überschreitung der 1-DM-Grenze beim Benzinpreis als echte Bedrohung des Fahrspaß, die Autofahrer des 21. Jahrhunderts akzeptieren – zwar mit Widerwillen, aber dennoch – selbst Kraftstoffpreise die auf die 2 Euro zugehen. Angesichts dieser Beobachtung scheint es fraglich, ob der Geldbeutel als Motiv zum Kraftstoffsparen genügen kann, oder ob nicht vielmehr der Verbraucher zahlt, was auch Benzin kosten mag.

VII. Diskussion

Eine Stärke des Automobils ist die Schwäche des öffentlichen Verkehrs. In den 1970ern konstatierte man im SPIEGEL: „Da hatten die mal erlebt, wie es in einem überfüllten Bus zugeht, und waren reumütig in ihr Auto zurückgekehrt“. Den öffentlichen Verkehr überließ man den „vier A“: Arbeitslose, Auszubildende, Alte und Asoziale. Auch heute assoziiert man den öffentlichen Verkehr häufig mit S-Bahn-Chaos und U-Bahn-Schlägern. Ohne positive Aufwertung des kollektiven Verkehrs kann eine Wende im Individualverkehr aber kaum gelingen.

