

Michael Renner

Globale Motorisierung – Pyrrhus-Sieg des Automobils

Im Jahre 1986 beschrieb das englische Magazin Economist das Auto als die „größte mobile Triebkraft für Freiheit“. In der Tat hat ein wachsender Teil der Menschheit in den letzten Jahrzehnten eine zuvor undenkbare Mobilität erworben, die ihr neue Möglichkeiten eröffnete. Allerdings hat sich der Siegeszug des Automobils als eine Art Pyrrhus-Sieg entpuppt: Visionen der gesellschaftlichen Befreiung stehen einer ganzen Reihe von hartnäckigen Problemen gegenüber, darunter der stets drohende Verkehrskollaps in vielen Städten, ein hohes Unfallaufkommen, der enorme Flächenverbrauch der Auto-bezogenen Infrastruktur, sowie Schadstoffemissionen, die sowohl gesundheitliche Schäden als auch Klimaveränderungen hervorrufen.

Das Auto auf dem Vormarsch

Von unter einer Million Autos im Jahr 1910 wuchs der weltweite Fuhrpark bis 1960 auf beinahe 100 Millionen an. Vor kurzem aber überschritt er die Milliardengrenze – davon waren 772 Millionen Personenkraftwagen. Von bescheidenen Anfängen – weniger als 10 000 Autos wurden pro Jahr zu Beginn des 20. Jahrhunderts hergestellt – wuchs die Fertigung bis 1950 auf 8 Millionen an. Sie schnellte dann im Verlauf der folgenden Jahrzehnte weiter hoch und erreichte 2014 bereits 87,4 Millionen. Dieser lange Aufwärtstrend wurde nur durch die Ölkrisen der 1970er Jahre und die Weltwirtschaftskrise 2008 jeweils kurz unterbrochen (siehe Abbildung 1).

Pkw werden heute in mehr als 50 Ländern hergestellt. Aber allein die führenden fünf Herstellerländer vereinen rund 60 % der weltweiten Automobilfertigung auf sich. Nach Schätzungen von IHS Automotive London produzierte China 2014 mit 22,6 Millionen Pkw die bei weitem größte Zahl; mit einigem Abstand folgten die USA, Japan, Deutschland und Südkorea, die zusammen 31 Millionen Pkw produzierten. Der Rest der „Top 10“ – Indien, Mexiko, Brasilien, Spanien, und Kanada – trugen knapp 15 Millionen zur weltweiten Produktion bei.