



Verkehrsexperte Monheim: "Wir haben eine Autodämmerung"

Schlechte Luft in Städten, Abgasbetrug, Fahrverbote und Stau. "Das Auto hat seine Zukunft weltweit hinter sich", sagt Verkehrsexperte Heiner Monheim und bei der Verkehrsmodernisierung "hinkt Deutschland hinterher".



Straßenbahn in Straßburg: Die Schiene ist sauber, effizient und günstig und gilt als zukunftsweisend.

Deutsche Welle: Herr Prof. Monheim, die Probleme von Diesel-PKW erhitzen in Deutschland die Gemüter, Gesundheit und Lebensqualität leiden. Erleben wir den Beginn einer Zeitenwende beim Autoverkehr?

Das wäre schön. Die Probleme durch den Autoverkehr sind nicht neu und wurden schon in den 1960er Jahren beschrieben. Heute haben wir viel mehr Autos und die Politik in Deutschland fördert weiter diesen Verkehr.

Es gibt ein riesiges Straßenbauprogramm und hunderte von Milliarden werden in die weitere Expansion des Auto-Systems gesteckt. Deutschland ertrinkt im Autoverkehr, die Autolobby spricht pro Jahr knapp 50 Mal mit der Kanzlerin und die Politik ist hochgradig autofixiert. Jetzt gibt es erste Panikanfälle weil die Gerichte nicht so beeinflussbar sind.



Heiner Monheim hält das Auto für historisch überholt.

Da kommt etwas in Bewegung und es beginnt ein langsamer Transformationsprozess.

Andere sind da in der Entwicklung schneller und weiter wie die Dänen oder die Holländer. Die Deutschen sind beim Verkehr extrem innovationsfeindlich und werden in diesen Entwicklungen sicherlich hinterherhinken. Aber am Ende können sie sich nicht abkoppeln von der weltweiten Entwicklung.

Wie ist die Situation bei den Nachbarn?

Da sieht es ganz anders aus. In den großen Schweizer Städten nimmt seit 30 Jahren der Autoverkehr ab. Da wird der öffentliche Verkehr kontinuierlich ausgebaut, da haben wir eine stagnierende und teilweise auch zurückgehende private

Motorisierung.

In Frankreich haben die Kommunen durch entsprechende Gesetze sehr viel Geld für den öffentlichen Verkehr. Die Wirtschaft zahlt eine Nahverkehrsabgabe und die Betriebe haben ein großes Interesse, dass die Straßenbahn vor ihrer Haustüre hält. Nirgendwo in Europa gibt es so viele neue Straßenbahnen wie in Frankreich.

In Dänemark gibt es eine andere Rahmengesetzgebung: Schon der Autokauf wird dort extrem hoch besteuert und Kopenhagen gilt als weltweites Vorbild für die Reduzierung des Autoverkehrs.



Breite Wege und Vorrang für den Radverkehr in Kopenhagen. In der Stadt ist Radfahren deshalb ideal und beliebt.

Wie ist die Entwicklung in Asien?

In Asien kippt das gerade. In Korea und in China haben wir eine stürmische Motorisierung hinter uns. Aber in Korea werden jetzt auch Autobahnen wieder abgerissen und man engagiert sich für eine Welt mit weniger Autoverkehr.

In China wurde vor etwa acht Jahren Motorräder, die mit Benzin fahren, verboten. Jetzt sind alle Motorräder elektrisch unterwegs und im Bereich des Autoverkehrs will man ähnlich rigide verfahren.

Auch im Busverkehr sieht man den Trend. In China werden jedes Jahr 140.000 Elektrobusse neu auf die Straße gestellt. Da gibt es Depots wo 2000 Elektrobusse Nachts neu geladen werden. Und ich nehme an, dass diese Bushersteller auch den europäischen Markt fluten werden.

Zum Vergleich: In Deutschland werden derzeit mit viel Mühe 100 Elektrobusse jedes Jahr angeschafft und viele Verkehrsbetriebe tun sich sehr schwer im Moment nur zwei oder drei Elektrobusse zu bestellen.



China setzt auf Elektrobusse: In der Provinzstadt Bèngbù gibt es für die 3,3, Millionen Einwohner bereits 783 Elektrobusse.

Und welche Trends gibt es in Lateinamerika und Afrika?

In Lateinamerika sind in den letzten zehn Jahren viele neue leistungsfähige urbane Seilbahnsysteme entstanden, in Kolumbien, in Brasilien und Bolivien. La Paz gilt als Welthauptstadt der urbanen Seilbahnen. In den Bergen und den dicht bebauten Siedlungen sind sie ideal.

Die andere Innovation begann in Brasilien vor ungefähr 15 Jahren und wurde inzwischen auch weltweit adaptiert, in afrikanischen Ländern

und auch China. Das sind Schnellbusverbindungen mit exklusiven Trassen, speziellen Haltestellen und einer hohen Transportkapazität.

In Afrika gibt es zudem noch wirklich viele Fußgänger. Eine durchschnittliche Arbeitskraft geht möglicherweise morgens anderthalb Stunden zu Fuß zur Arbeit.

Die zweite Besonderheit in Afrika ist der informelle öffentliche Verkehr mit Kleinbussen oder Fahrradtaxen. Fahrradtaxen spielen in Afrika und in Asien eine große Rolle. In Europa hat die Gesetzgebung diesen Markt kaputt gemacht. Seit den 50er Jahren dürfen Erwachsene auf Fahrrädern nicht mitgenommen werden [aufgrund von Personenbeförderungsgesetzen]. Das ist grotesk.



Welche neuen Trends erleben wir derzeit?

Beim Radverkehr tut sich auch in Deutschland eine Menge. Jedes Jahr werden im Moment 700.000 neue Pedelecs verkauft, über zwei Millionen gibt es jetzt in Deutschland auf der Straße. Die Elektromobilität mit dem Fahrrad boomt.

Pedelecs sind etwas schneller und brauchen mehr Platz. Deswegen werden deutlich breitere Radwege und viel mehr Radschnellwege gebraucht. Es gibt solche Projekte in Deutschland aber wir sind weit davon entfernt, dass dieser Ausbau

Mit der Seilbahn durch die Stadt

systematisch im ganzen Land vorangetrieben wird.

Die Elektromobilität mit dem Auto wurde mit Milliarden in Deutschland gefördert. Doch die ganze Geschichte stottert, es gibt keine große Leidenschaft bei den Käufern und es ändert ja auch an dem Problem nicht so wahnsinnig viel. Der elektrische Stau ist auch nicht viel sympathischer. Das Geld wäre sehr viel besser angelegt wenn man konsequent in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert hätte.



Zukunftweisend und Vorzeigeprojekt: Fahrradautobahn im Ruhrgebiet auf einer alten Bahntrasse

Es gibt Car-Sharing und intelligente Mitfahrssysteme. Welche Entwicklung sehen Sie hier?

Wir haben die Situation, dass in den USA Uber ziemlich massiv die Verkehrsmärkte aufrollt. Uber ist in Europa fast überall ausgebremst worden und die Politik hat es bisher nicht geschafft einen vernünftigen Ordnungsrahmen für alle diese Mitnahme-Systeme zu etablieren. Dafür müsste das Personenbeförderungsgesetz novelliert werden.

Fahrgemeinschaften sind eine gute Sache und dies wird auch von der offiziellen Politik betont. Allerdings tut sie in Deutschland nicht wirklich etwas dafür.

Dann hat die Sharing Economy auch viel mit Digitalisierung zu tun. In chinesischen Städten gibt es Apps, da drücken sie ein Knöpfchen und zwei drei Minuten später werden sie von jemandem mitgenommen. Das ist dort durchaus extrem ausgebaut. Das Land ist inzwischen ein High-Tech Land geworden.

In der Schweiz gibt es massenhaft Car-Sharing in Kooperation mit dem öffentlichen Verkehr und auch im ländlichen Raum. Das sind alles Versuche den Autoverkehr effizienter zu machen.

In Deutschland ist der Autoverkehr zum Beispiel extrem ineffizient. Im werktäglichen Autoverkehr sitzen pro Auto nur rechnerisch 1,1 Personen, 160 Millionen leere Autositze werden täglich durch die Gegend kutschiert. Wir brauchen Effizienz-Strategien und dafür entsprechende Plattformen und Regelungen für den Mitnahmeverkehr.



Entlastung mit Intelligenten Apps: Von anderen Autos mitnehmen lassen oder Car-Sharing wie hier in Shanghai.

Sie empfehlen intelligente Mautsysteme wie in London. Wer ein dreckiges Fahrzeug hat bezahlt einfach entsprechend mehr?

Wer viel emittiert muss auch viel zahlen. Der wahre Preis ist der Schlüssel zu einer erfolgreichen Umwelt- und Verkehrspolitik. Sie bemaufen dann praktisch das Kilogramm Auto und die Verschmutzungsstufe. Auf dieser Basis kriegen sie neue Regulative in das System.

Zugleich hilft eine Maut auch kommunale Finanznöte zu überwinden. Die Kommunen würden ja gerne den Verkehr beruhigen oder den Radverkehr ausbauen. Aber sie haben kein Geld dafür.



Autonomer Straßenbus mit exklusiver und schneller Straßenspur ohne Fahrer und Schiene in Zhuzhou (China).

Wohin geht die Entwicklung weltweit? Mehr individueller Autoverkehr oder Trendwende ?

Wir haben eine Autodämmerung. Da sind Risse im Lack und das Auto hat seine Zukunft hinter sich. In zehn Jahren wird es auch in Europa nicht mehr den Autoverkehr in der Größenordnung von heute geben und vielleicht in 20 bis 30 Jahren noch zehn Prozent des Autoverkehrs wie heute.

Der Autoverkehr ist out. Er ist extrem ineffizient und Stau gehört zum Autoverkehr dazu. Bisher hat man immer gehofft, dass man noch eine Autobahn zubaut und noch eine Autobahn und damit das Problem löst. Dann baut man sechsspurige, dann achtspurig, in Los Angeles gibt es Straßen mit 12 und 20 Spuren. Trotzdem stehen alle im Stau.

Stau ist das Gesetz der Physik in Südamerika, Los Angeles oder Tokio. Irgendwann wird auch der letzte kapieren, dass es Unsinn ist permanent im Stau zu stehen und deshalb gibt es diese Entwicklung weltweit.

Professor Heiner Monheim ist Verkehrsexperte und hat mehrere [dutzend Städte in Europa bei der Planung beraten](#). Er lehrt und forscht an der Universität Trier im Bereich Stadtplanung und war in den 1970er und 80er Jahren Mitbegründer des Verkehrsclub Deutschland (VCD) und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC).

Das Interview führte Gero Rueter



FAHRVERBOTE ALS EIN MITTEL GEGEN SCHLECHTE LUFT

Zuviel Verkehr - zu schlechte Luft

Nicht nur in deutschen Städten wie hier in Stuttgart ist schlechte Luft ein Problem - auf der ganzen Welt wird versucht, gegen den Smog anzukämpfen. In Deutschland hat die Justiz jetzt entschieden: Fahrverbote in Städten sind möglich.



Autonome Busse: Nahverkehr der Zukunft?



Die Post als Autobauer



E-Autoboom in Norwegen



Die Zukunft des Fahrrads



Zukunftsweisend: Mercedes Urban eTruck

DIE REDAKTION EMPFIEHLT

Klimaschutz: Experten fordern Elektroquote für die Autoindustrie

Der Verkehr stößt immer mehr klimaschädliche Gase aus. Regierungsberater fordern ein schnelles Umsteuern: Eine Quote für Elektroautos, ein Ende der Diesel-Subvention, Verkehrsvermeidung und mehr Güter auf die Schiene. (23.11.2017)

Mein Deutschland: China fährt Deutschland elektrisch davon

Wie China und Deutschland mit dem Thema Elektromobilität umgegangen sind, zeigt beispielhaft, warum die Volksrepublik in so vielen Bereichen inzwischen die Nase vorn hat, meint Kolumnistin Zhang Danhong. (15.02.2018)

Verkehr in Deutschland schon 2035 ohne Öl?

Wie erreicht Deutschland die Klimaschutzziele von Paris und wie müsste sich dafür der Verkehr in Deutschland ändern? In einer Studie ging das Wuppertal Institut dieser Frage nach und entwarf ein Szenario. (31.08.2017)

E-Mobilität: Chinas Antwort auf den Klimawandel

Schon heute fährt jedes zweite Elektroauto der Welt in China. Das Reich der Mitte will Technologie- und Marktführer von morgen werden. Deutschland kann auch profitieren - als Standort für Spitzenforschung. (03.11.2017)

Paris will Diesel- und Benzinautos verbannen

Die Französische Hauptstadt soll in absehbarer Zeit zu einer Kohlendioxid-freien Zone werden. Ab 2030 sollen nur noch Elektroautos auf den Straßen rollen. (12.10.2017)

Für bessere Luft: Bund erwägt Förderung von kostenlosem Nahverkehr

In vielen deutschen Städten werden Schadstoff-Grenzwerte nicht eingehalten, es drohen Klagen und Diesel-Fahrverbote. Bisherige Maßnahmen reichen aus Sicht Brüssels nicht aus - die Bundesregierung will nun nachlegen. (13.02.2018)

Carsharing im Aufwind

Immer mehr Menschen verzichten auf das eigene Auto und nutzen Carsharing-Angebote. Ein Segen für die Umwelt. Oder doch nicht? Kritik kommt von der Deutschen Umwelthilfe. (21.02.2017)

Klimaneutral fliegen - geht das?

Fliegen ist extrem klimaschädlich. Doch so schlimm müsste es nicht sein. Klimafreundliche Flugrouten und Kerosin aus erneuerbaren Energien könnten den Flugverkehr umweltfreundlich machen. Wie soll das gehen? (01.07.2017)

Globaler Verkehr torpediert Klimaziele

Der Verkehr nimmt weltweit zu. Die Maßnahmen zur CO₂-Minderung reichen bei weitem nicht aus, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Weltverkehrsforums ITF. (02.02.2017)

Fahrverbote als ein Mittel gegen schlechte Luft

Smog - ein Problem gegen das Städte auf der ganzen Welt ankämpfen. Mal arbeiten die Städte mit Verboten, mal mit Anreizen, um auf das Auto zu verzichten. Das Ziel: Weniger Autos in den Innenstädten. (27.02.2018)

WWW-LINKS

AUDIO UND VIDEO ZUM THEMA

Autonome Busse: Nahverkehr der Zukunft?

Die Zukunft des Fahrrads

E-Autoboom in Norwegen

Die Post als Autobauer

Mit der Seilbahn durch die Stadt

Zukunftsweisend: Mercedes Urban eTruck

Ein Zug mit Brennstoffzelle statt Diesel

Datum 01.03.2018

Autorin/Autor Gero Rueter

Themenseiten [Deutschland](#)

Schlagwörter [Autoindustrie](#), [Verkehr](#), [Deutschland](#), [Dieselskandal](#), [Abgasbetrug](#), [Stau](#)

Teilen [Versenden](#) [Facebook](#) [Twitter](#) [google+](#) [mehr ...](#)

Feedback: [Schicken Sie uns Ihr Feedback!](#)

Drucken [Seite drucken](#)

Permalink <http://p.dw.com/p/2tVt6>
