

Heiner Monheim am 12. April 2018

„Stuttgart braucht 600 bis 700 Quartiersbusse“

Der Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim kämpft nach eigenen Angaben seit einem halben Jahrhundert für eine echte Verkehrswende. Die Entwicklungen in den letzten Jahren sieht er kritisch. Als Beleg dafür sieht er, dass in den letzten Jahren noch nie so viele Straßen gebaut wurden wie derzeit. Eine umfassende Verkehrswende weg vom Auto und hin zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zum Rad- und Fußverkehr hält er für unabdingbar. Gründe dafür gibt es genug.

Autoverkehr: zu viel, zu ungesund, zu teuer

Eingangs seines Vortrags im Stuttgarter Hospitalhof macht der Verkehrswissenschaftler deutlich, dass „aus einem Auspuff 2000 Giftstoffe“ kommen. Da helfe es wenig, wenn man das Feinstaubproblem gelöst habe, oder die Stickoxide in den Griff bekommen habe. Zudem verwies Monheim auf die gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs: „Menschen, die an einer Hauptverkehrsstraße leben, haben im Schnitt eine sieben Jahre kürzere Lebenserwartung.“ Dies liege neben Luftschadstoffe auch am Verkehrslärm. Man müsse das Thema Autoverkehr auch aus einer globalen Perspektive betrachten: „Weltweit gibt es 1,3 Millionen Verkehrstote, dazu kommen nochmal vier Millionen Menschen, die an den Folgen von Luftschadstoffen sterben“, verdeutlicht Monheim die Problematik.

Mit Blick auf Deutschland griff der Verkehrsexperte das Thema Gehwegparken auf. „Seit den 1950-er Jahren ist das erlaubt und wird praktiziert.“ Es gebe allein 16 Möglichkeiten, dies zu tun sagte Monheim mit Verweis auf die Straßenverkehrsordnung und deren Beschilderungsmöglichkeiten. Dann greift Monheim zu einem Mittel, was er im Laufe des Abends mehrfach tun wird: Er wendet die Logik, die für eine Sache gilt, für eine andere: „Wenn man konsequent denken würde, müsste man zu Fuß auf die Fahrbahn. Dafür gibt es aber nur zwei Möglichkeiten. Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich.“ Hier wird deutlich, dass es keine Gleichbehandlung der Verkehrsträger gibt, sondern der Autoverkehr klar bevorteilt wird.

Stuttgarts Verwaltungsspitze „nicht die hellste, wenn es um Verkehrsentwicklung geht“

Monheim schreckte auch nicht davor zurück, die Arbeit der Stuttgarter Stadtspitze mit deutlichen Worten anzugreifen: „Die Stuttgarter Stadtregierung ist nicht gerade die hellste, wenn es um Verkehrsentwicklung geht.“ Nicht nur die Stadtspitze bekam ihr Fett weg: „Die Grünen haben manches vergessen, was ihnen einst hoch und heilig war, auch in diesem Land.“ Dazu käme, dass in den Verwaltungen „zu viele autoorientierte Menschen arbeiten“.

Fahrradverkehr braucht mehr Platz - Netze und breite Wege

Dann griff er sich das Thema Fahrradstraßen und zeigte, was notwendig wäre. „Auf Fahrradstraßen darf man Rudelradeln. Stuttgart braucht aber – ich sage einfach mal 2000 - Radstraßen und vor allem zusammenhängende Radnetze.“ Was darunter zu

verstehen ist, wurde im Folgenden deutlich: Baulich vom restlichen Verkehrsgeschehen getrennte Fahrradwege nennt man im Fachjargon Protected Bike lanes: „Die Chinesen haben seit Jahrzehnten damit gearbeitet. Sechs bis zehn Meter breite Fahrradstraßen findet man dort.“ Eine Erklärung, warum das notwendig sei, lieferte Monheim gleich mit. Fahrradfahren würden Personen im Alter zwischen vier und 90 Jahren. „Die fahren alle unterschiedlich schnell“. Und die zunehmende Zahl an Lastenfahrrädern würde den Platzbedarf auch erklären. Das Potenzial des Radfahrens wurde ebenfalls deutlich: „In Deutschland gibt es 74 Millionen Fahrräder. Die meisten sind Sonntagsradler. Denen muss man was bieten.“ Mit Blick auf die Geschichte erklärte der Verkehrsexperte: „In den 1970-er Jahren wurden die Gehwege halbiert. In den 1980er Jahren hat man die Fahrradfahrer auf die Straße geschickt.“ Das Sicherheitsgefühl würde viele davon abhalten, das Fahrrad als Verkehrsmittel in der Stadt zu nutzen. Ein Blick über den Kesselrand hinaus lohne sich: „Amsterdam steckt immer noch jedes Jahr 100 Millionen Euro in den Radverkehr. Am Amsterdamer Bahnhof steht ein Fahrradparkhaus mit 8000 Stellplätzen, auf der anderen Seite des Bahnhofs sind es nochmal 11 000 Stellplätze für Radfahrer“, so Monheim weiter. Technische Entwicklungen hätten zu enormen Erleichterungen für das Radfahren geführt: „Es gibt in Deutschland keine Berge mehr seit es Pedelecs gibt“. Die Distanz, die durchschnittlich mit dem Fahrrad zurückgelegt wurde, habe sich in den letzten Jahren verdreifacht. Radschnellwege seien wichtig, weil sie Platz böten, so der Verkehrswissenschaftler weiter. Am Beispiel des Ruhrgebiets wurde deutlich, welches Potenzial Fahrradfahren als Verkehrsmittel hat: „Dort hatten wir in der Nachkriegszeit einen Radverkehrsanteil von 40 Prozent. Im Jahr 1985 waren es noch drei Prozent.“

Fußverkehr: mehr Raum für den wichtigsten Verkehrsträger

Auch beim Thema Fußverkehr sieht Monheim in der Landeshauptstadt Nachholbedarf: „Stuttgart hat eine jämmerlich kleine Fußgängerzone, die seit Jahrzehnten nicht erweitert wurde.“ Für einen funktionierenden Fußverkehr brauche es zusammenhängende Netze, barrierefreie Übergänge und möglichst wenige Unterführungen. Zudem forderte er mehr Bänke in der Stadt: „Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum sind Parkplätze für Fußgänger.“

Autoverkehr: immer sind es die anderen, die Schuld sind

Im Anschluss betätigte sich Monheim als Aufklärer in Sachen Autoverkehr: „Es wird oft gesagt, die Autofahrer aus der Region seien das Problem. Auch in Stuttgart gilt: Die Hälfte aller Autofahrten sind kürzer als fünf Kilometer.“ Damit werde deutlich, dass der Großteil des Verkehrs von Stuttgarter_innen verursacht werde. Mit Blick auf die Autobahnen: „Auf den Autobahnen sind 80 Prozent aller LKW regionale Verkehre.“

Auch die Verteilung der Gelder für den Verkehr greift der Verkehrsexperte auf: „Autofahren wird im Jahr mit 2300 Euro vom Staat bezuschusst. Der neue Verkehrsminister Andreas Scheuer hat eine Subvention für batteriebetriebene Elektro-Lkw von 5000 Euro ins Spiel gebracht. Was ist mit Gütern, die elektrisch auf der Schiene transportiert werden, werden die auch subventioniert?“, fragte Monheim. Dies könne nicht der Weg zu einer echten Verkehrswende sein, vielmehr müsste der „Individualverkehr und LKW-Verkehr bemauset werden. Diese muss digital intelligent

sein. Schwere Fahrzeuge müssen mehr zahlen, weil sie die Straßen mehr kaputt machen als leichtere Fahrzeuge. Die Realität ist aber eine Vignettenmaut“, kritisierte Monheim.

Es folgte eine kurze Rückschau in die Geschichte: „Ernst Ulrich von Weizsäcker sagte einst: Mit den Preisen kann man steuern: Gutes günstig machen, schlechtes verteuern.“ Mit Blick auf die Verantwortlichkeiten sagte Monheim: „Es heißt immer so schön: ‚Eltern haften für ihre Kinder‘, dann muss auch gelten: ‚die Bundesregierung haftet für ihre Autofahrer‘“, so Monheim weiter. Auch in der Autoindustrie gebe es mittlerweile bei manchen ein Umdenken: „Der jüngst geschasste VW-Chef Matthias Müller sagte kürzlich: es geht auch mit weniger Autos.“

ÖPNV: Mit Nahverkehrsabgabe zum Nulltarif

Im Anschluss kam Monheim auf den ÖPNV zu sprechen. Zum Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) meinte er: „Immerhin gibt es ihn, er macht aber keine Verkehrsplanung.“ Als Vorbild müsse man sich an den Semestertickets orientieren. Auch hier trug Monheim eine kurze Geschichte des Semestertickets vor, an dessen Einführung er maßgeblich beteiligt war. Im Jahr 1992 wurde es in Darmstadt eingeführt. Seit 1993 gibt es das im Ruhrgebiet. „Vor der Einführung waren 40 Prozent der Studenten motorisiert. Heute sind es weniger als zehn Prozent“, verdeutlichte Monheim den Erfolg. Dann folgte ein Gedankenspiel: „Die evangelische und die katholische Kirche sollte mal bei der Bahn fragen, was sieben Millionen (für die Hälfte der Mitglieder) Bahncard 100 kosten.“ Durch Massenrabatte werde es billiger. „Beim Jobticket sind es 10 Prozent, bei einer Bahncard 100 müsste mehr gehen“. Am Beispiel Vorarlberg und Wien werde deutlich: „Da kostet ein Ticket ein Euro am Tag – 365 Euro im Jahr. Dort hat man pro Kopf und Jahr 600 Fahrten registriert. Damit ist ein Teil des Problems gelöst. Stuttgart kann das auch.“ Neben der Verbilligung von Fahrpreisen ging Monheim auch auf Wege ein, den schienengebundenen Verkehr zum Nulltarif anzubieten. Vorher folgte aber noch eine Bewertung des Vorschlags einiger Minister_innen der Übergangs-Bundesregierung, in einigen Modellstädten den Nahverkehr (zeitlich begrenzt) zum Nulltarif anbieten zu wollen: „Die hatten Angst vor der drohenden Klage der EU gegen Deutschland wegen der überhöhten Luftschadstoffkonzentration. Keiner der betroffenen Bürgermeister war vorher informiert. In Panik haben sie den Nulltarif der EU angeboten. Nach einer Woche hat sich das als heiße Luft erwiesen.“ Ein Teil der Lösung müsse zunächst sein: „Stuttgart braucht 600 bis 700 elektrische Minibusse. Diese müssen in den Quartieren in dichtem Takt fahren. Jeder braucht eine Haltestelle um die Ecke. Eine hohe Dichte an Haltestellen ist wichtig.“ Es gehe darum, den Nahverkehr bürgernah zu organisieren. Mit Blick auf Stuttgart meinte Monheim „Oberbürgermeister Fritz Kuhn müsste sich an die Spitze der Bewegung stellen. Ein solches Quartiersbussystem müsste es in der ganzen Region geben. Das wäre ein konzeptioneller Aufschlag.“

Die Bereitschaft, auf den ÖPNV umzusteigen sei durchaus vorhanden. „Befragungen haben gezeigt, dass die Hälfte aller Pendler, die derzeit mit dem Auto zur Arbeit fahren bereit wären, umzusteigen.“, so der Verkehrswissenschaftler weiter. „Nürnberg hat solche Befragungen (im Fachjargon als Dialogmarketing bezeichnet) gemacht. Allein damit haben sie ein Viertel mehr Dauerkarten verkauft.“ Einen

weiteren Angriff auf den Oberbürgermeister konnte sich Monheim nicht verkneifen: „Fritz Kuhn sagt, dass der ÖPNV viel mehr Menschen nicht aufnehmen kann, ich sage immer: Die Straßen können es schon lange nicht mehr. U-Bahnen können im Minutentakt fahren –schauen sie nach Japan, da geht es.“ Wenn es einen Nahverkehr zum Nulltarif gebe, hätte dies keine unkontrollierbare Flut an Menschen, die plötzlich ÖPNV fahren zur Folge, so Monheim weiter: „Besinnungsloses ÖPNV Fahren ist ein Märchen, wenn der ÖPNV umsonst ist.“, so die klare Ansage des Verkehrsexperten.

„Die französische Wirtschaft ist besoffen vom ÖPNV“

Wie ein ticketloser Nahverkehr funktionieren könne, zeige ein Blick ins Nachbarland Frankreich. Dort bezahle die Wirtschaft einen gewichtigen Teil des ÖPNV: „Die bezahlen gerne eine Nahverkehrsabgabe, weil sie ein Interesse am ÖPNV haben.“ Alle Betriebe ab neun Mitarbeitern müssten einkommensabhängig einen Beitrag für den ÖPNV bezahlen. „In Deutschland wird dieses Thema seit 30 Jahren erfolgreich ausgesessen worden“, kritisierte Monheim.

Umverteilung von Verkehrsräumen: Weniger Platz für Autos

Der Platzbedarf von Pkw Verkehr sei erheblich. Aber auch hier gebe es eine unterschiedliche Verteilung „Auf der Autobahn gibt es zwei Meter breite Fahrspuren in Baustellen. In der Stadt sind es oft 3,50 Meter“, Beim Autoverkehr müsse man das Tempo in der Stadt reduzieren. „Bereits Ende der 1960er Jahre wurde gefordert, innerstädtisch Tempo 30 zu machen.“ Mittlerweile würden Durchfahrtsstraßen durch Ortschaften auf Tempo 30 reduziert. Tempo 30 in der Stadt würde auch die Leistungsfähigkeit steigern: „Da passen dann 20 Prozent mehr Autos auf die Straßen“, so der Verkehrswissenschaftler weiter.

Das Problem in Deutschland sei auch das Kommunalabgabengesetz: „Die Fahrbahn bekommen die Kommunen geschenkt, für Rad- und Fußwege müssen sie bezahlen“, beschreibt Monheim das Dilemma von klammen Kommunen. Das Umweltbundesamt fordere seit vielen Jahren, dass der Pkw-Verkehr halbiert werden müsse, so Monheim weiter. „Für eine vierspurige Straße wird als Berechnungsgrundlage die Zahl von 22 000 bis 24 000 Fahrzeuge täglich errechnet. Wenn man sich das deutschlandweit mal anschauen würde, dann könnte man viele Straßen zurückbauen.“ Die Dänische Hauptstadt Kopenhagen sei bei der Verkehrswende führend. „Im Politik-Jargon wird gerne von „copenhagenize“ gesprochen“, so Monheim und verweist auf die fortschrittliche Verkehrsplanung, die Rad- und Fußverkehr bevorzugt und Pkw-Verkehr einschränkt.

Der ideale Modal Split: Je ein Viertel ÖPNV, Fahrrad-, Fuß- und Pkw-Verkehr.

Um eine gerechte und verträgliche Mischung unterschiedlicher Verkehrsträger auf den Straßen zu haben, müsse es eine Verteilung zu gleichen Teilen geben, wie es derzeit schon in Freiburg Realität sei. „Dafür braucht man einen Masterplan in Stuttgart, wenn man das erreichen will.“

Stuttgart 21 – Rückbau bei Nah- und Regionalverkehr

Mit Blick auf das Milliardengrab Stuttgart 21 sagte Monheim: „Dadurch wird der Nahverkehr und der Regionalverkehr schlechter.“ Da das Projekt aber jetzt

offensichtlich gebaut werde, brauche es für den ÖPNV Tangentialverbindungen, und Ringe. Ein gutes ÖPNV-System zeichne sich dadurch aus, dass es möglichst viele Knotenpunkte aufweise. Mit Blick auf eine Erhöhung der Transportkapazität auf der Schiene forderte Monheim: „Stuttgart braucht ein Niederflersystem“. Jeder, der schon einmal von der Straße ebenerdig in eine Stadtbahn eingestiegen sei wisse, dass es das beste System für städtischen Verkehr sei. Stuttgart müsse „ein paar Hundert Kilometer Schienennetz“ in den nächsten Jahren bauen, wenn es die Kapazitäten im ÖPNV erheblich erhöhen wolle.

Fazit: Verkehrswende heißt auch Effizienz in den Verkehr bringen

Zum Abschluss des Vortrags machte Monheim deutlich, um was es ihm gehe: „Ich will Effizienz ins Verkehrssystem bringen“, dies sei angesichts der Autoflut und der unzureichenden Infrastruktur für ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr derzeit nicht gegeben. Besonders deutlich wurde die Ineffizienz an folgender Aussage: „Täglich fahren 160 Millionen nicht belegte Autositze durch die Gegend. Bei den Berufspendlern sitzen im Schnitt 1,1 Menschen im Auto.“ Das sei in den Nachkriegsjahren ganz anders gewesen. Zudem sagte der Verkehrsexperte, er träume von einer Welt ohne Verkehrszeichen, diese Funktion solle durch digitale Funktionen übernommen werden.