

Verkehrsexperte Monheim: „Autoverkehr deutlich reduzieren“

Heiner Monheim ist Professor für Angewandte Geographie, Raumentwicklung und Landesplanung. Er gilt als einer der renommiertesten Verkehrsexperten in Deutschland. Der 73-Jährige hat in verschiedenen Landes- und Bundesministerien gearbeitet und für zahlreiche Städte Verkehrskonzepte erstellt. Wir sprachen im **ezal-Interview** mit Professor Monheim über attraktive ÖPNV-Systeme, Radstraßen, Parkgebühren und die Dominanz des Autoverkehrs.

Herr Professor Monheim, träumen darf man ja. Wie sieht für Sie als Experten das perfekte Verkehrskonzept für kleine oder mittelgroße Städte aus?

Monheim: Betrachten wir als erstes das Stadtbussystem. Für ein gutes System, das von den Menschen angenommen wird, braucht es pro 10.000 Einwohner 60 Haltestellen. Von der Wohnung bis zur nächsten Haltestelle sollten es nicht mehr als 150 Meter sein. Idealerweise führen die Linien von den Stadträndern in die Stadtmitte, so dass ich in sieben oder acht Minuten mit dem Niederflerbus im Zentrum bin – schnell und ohne lästige Parkplatzsuche. Wir brauchen Systeme, die für alle attraktiv sind: für Schüler, aber auch Pendler und Menschen, die zum Einkaufen ins Stadtzentrum wollen. In vielen Städten ist es aber so, dass 95 Prozent der Fahrgäste Schüler sind – das ist ein sicheres Zeichen dafür, dass da etwas nicht stimmt. Ein gutes System erkennt man daran, dass wahlfreie Kunden, also Leute, die ein Auto in der Garage stehen haben, lieber mit dem Bus als mit ihrem Pkw fahren. Das erreicht man unter anderem, indem man viele Haltestellen übers gesamten Stadtgebiet einrichtet, aber auch mit attraktiven Fahrplänen und günstigen Stadtbustarifen, vor allem im Abobereich.

Und wie sehen attraktive Fahrpläne aus?

Monheim: Zuerst einmal müssen die Busse von fünf Uhr in der Früh bis Mitternacht fahren – auch am Wochenende. Verhandeln lasse ich mit mir nur, was die Busse am Sonntag um fünf Uhr morgens angeht. Da reicht ein Rufbus. Ansonsten sollten die Busse an jedem Tag zur selben Zeit, im selben Takt fahren. Es darf keine komplizierten Fußnoten im Fahrplan geben.

Der Kunde will nicht nachdenken und nachschauen müssen, ob und wann der nächste Bus fährt?

Monheim: Exakt. Vorbild ist hier die Schweiz, die uns beim öffentlichen Perso-

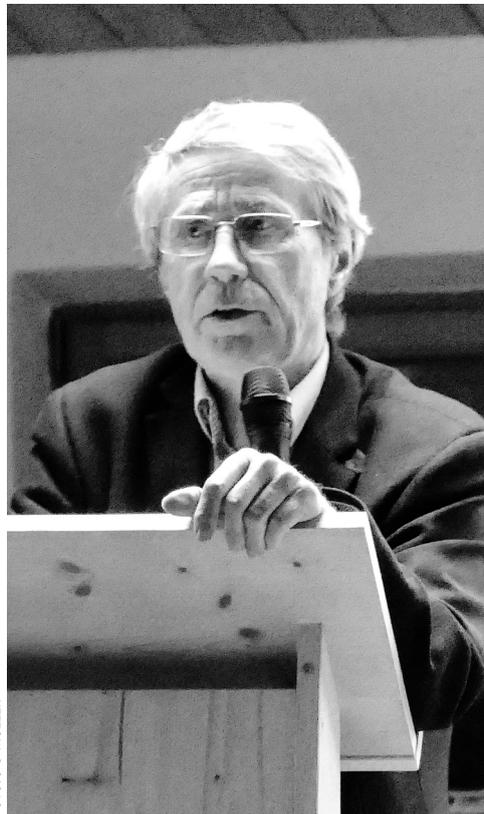


FOTO: SIGI MÜLLER

Professor Monheim bei einem Vortrag in Waalhaupten im April 2019

nennungsverkehr sowieso weit voraus ist. Dort funktionieren die Fahrpläne nach ganz einfachen Schemata – eben ohne Fußnoten. Die Leute wissen, dass der Bus oder die Straßenbahn immer um die und die Uhrzeit bei ihrer Haltestelle losfährt. Dadurch steigt die Akzeptanz spürbar. Gleiches gilt für eine enge Taktung, am besten alle fünf, zehn oder 15 Minuten. 30 Minuten sind auf jeden Fall zu viel. Ganz wichtig ist auch, dass man die Menschen mit dem Herzen erreicht, zum Beispiel mit Bussen in den Stadtfarben und einem Namen, der eine emotionale Identifikation schafft: der Kemptner, der Lindauer. Die Wirkung darf man keinesfalls unterschätzen.

Welche Rolle spielt der Radverkehr in Ihrem perfekten Verkehrskonzept?

Monheim: Eine sehr große. Es gibt 77 Millionen Fahrräder in Deutschland, fast jeder hat eins. Aber viele Menschen benutzen es im Alltag nicht. Vor allem weil ihnen das Radfahren in den Städten zu unsicher und zu hektisch ist und sie sich unwohl fühlen. Um das zu ändern, brauchen wir dringend ganz viele Fahrradstraßen, die parallel zu den Hauptverkehrsstraßen in den Städten verlaufen und miteinander als sogenannte „Velorouten“ verbunden sind.

Wir sprechen jetzt nicht von Radwegen oder farblich markierten Radstreifen auf Straßen?

Monheim: Nein, damit meine ich richtige Straßen, die einen Status erhalten, der vergleichbar dem einer verkehrsberuhigten Zone ist. Auf Fahrradstraßen gilt Tempo 30, Autos dürfen Radfahrer nicht überholen. Radfahrer dürfen nebeneinander im Pulk fahren. Damit wird auf diesen Straßen die Dominanz des Kraftverkehrs aufgehoben. Hier herrscht zwischen Auto- und Radfahrern die Grundregel: „Vertragt Euch.“ Solche Fahrradstraßen einzurichten, kostet fast nichts, die Fahrbahnen sind ja schon vorhanden. Nur vor den großen Kreuzungen, wo die Radfahrer Autostraßen kreuzen, müssen vernünftige Querungshilfen eingerichtet werden. Generell geht es darum, den Verkehr in unseren Städten viel fahrrad- und fußverkehrsfreundlicher zu gestalten und den ÖPNV auszubauen. Gleichzeitig gilt es, die Zahl der Autos in unseren Städten drastisch zu reduzieren.

Sind da nicht die Widerstände vorprogrammiert – auch seitens des Einzelhandels, der immer wieder drohende Umsatzeinbußen als Argument gegen die Verbannung des Autos aus den Innenstädten anführt?

Monheim: Das genaue Gegenteil ist doch der Fall. Dort, wo weniger Autoverkehr herrscht, aber ein angenehmes Kaufumfeld zum Bummeln einlädt, kaufen die Menschen lieber ein. Das wurde vielfach nachgewiesen. Und die Fußgängerzonen sind auch die besten Beispiele dafür. Alle beklagen sich doch, dass wir viel zu viele Autos in unseren Städten haben. Wir brauchen viel mehr Flaniermeilen, autofreie Bereiche, die einladend sind, wo sich Menschen treffen und austauschen können. Und wir brauchen auch dringend mehr Platz für Bäume. Gerade in den Städten wird es im Sommer immer heißer. Bäume haben für das städtische Klima eine sehr wichtige Funktion.

In einem anderen Interview haben Sie Autofahrer in den Städten als „permanente Schwarzfahrer“ bezeichnet.

Monheim: Der Autofahrer nutzt in den Orten Straßen, die von den Gemeinden gebaut und unterhalten werden müssen. Dafür zahlt er den Gemeinden nichts. Die Mineralölsteuer und Kfz-Steuer sowie die Lkw-Maut bekommen Bund und Länder. Den Kommunen zahlt der Autofahrer keinen Cent. Das ist so, wie wenn jemand mit dem Stadtbus fährt, ohne sich vorher ein Ticket gekauft zu haben – also Schwarzfahren. Und genauso werden die Autos meist „schwarz“ geparkt, weil es nur an wenigen

Stellen gebührenpflichtiges Parken gibt. Aber den Parkraum bereitzustellen und zu unterhalten, kostet die Kommunen Millionen. Daher ist der Autoverkehr für die Kommunen ein riesiges Defizitgeschäft. Aber so wird leider nicht gerechnet.

Immerhin zahlt man als Pkw-Besitzer eine Kfz-Steuer.

Monheim: Aber die Einnahmen daraus decken die Kosten bei Weitem nicht ab. Rechnen sie alle Straßenbau- und Unterhaltskosten, alle Betriebskosten des Autoverkehrs, alle Unfallkosten und alle Umwelt- und Klimakosten zusammen, dann summieren sich die ungedeckten Folgekosten auf jährlich circa 120 bis 150 Milliarden. Die müssten auf die Autofahrer umgelegt werden. Die Kommunen haben sogar ein Instrument für Einnahmen aus dem Autoverkehr, die Parkgebühren. Aber die werden nie kostendeckend und nie überall erhoben. In den meisten Straßen zahlt man für das Abstellen seines Wagens gar nichts. Ein typisches Beispiel für die Anbiederung der Kommunen bei den Autofahrern ist die sogenannte „Brötchentaste“, dann parkt man die erste Viertelstunde umsonst. Das wäre genauso, wie wenn Bus- oder U-Bahn-Fahren in der ersten Viertelstunde nichts kosten würde. Wer kein Auto hat, bekommt in unserer Gesellschaft keine vergleichbaren Wohltaten. Die Dienstwagen werden hochsubventioniert, ebenso der Diesel. Beides zusammen lässt sich der Finanzminister 13 Milliarden kosten. Auf solche Wohltaten warten Fuß- und Radverkehr vergeblich.

Das Allgäu ist ländlich strukturiert. Hier sind viele Menschen auf das Auto angewiesen – insbesondere auf dem Weg zur Arbeit.

Monheim: Hier müsste viel mehr in den ÖPNV investiert werden. Aber häufig ist das Gegenteil der Fall. Nehmen wir das Schienennetz, das ist seit 1950 halbiert worden. Wir brauchen dringend ein Programm, alte Strecken zu reaktivieren. Am einfachsten geht das dort, wo die Schieneninfrastruktur noch vorhanden ist. Und auf den vorhandenen Strecken muss der Betrieb S-Bahn-ähnlich funktionieren.

Das bedeutet?

Wir brauchen einen enge Taktung – mindestens alle 20 Minuten – und Waggons mit vielen breiten Türen, ähnlich der S-Bahn, bei der die Waggons ja fast nur aus Türen bestehen. Das ermöglicht ein schnelles Aus- und Einsteigen. Spätestens nach 30 Sekunden sollte der Zug wieder weiterfahren. Und was ganz wichtig ist: es müssen viel mehr Haltepunkte eingerichtet werden. Viele Dörfer entlang der Bahnlinien sind gewachsen, Gewerbegebiete sind entstanden. Aber die sind vom Bahnhof weit

entfernt. Daher benötigt ein Dorf mit beispielsweise 6.000 Einwohnern mehrere Haltestellen. Rund um Freiburg gibt es gute Beispiele dafür mit der Breisgau S-Bahn und dem immer weiter ins Umland fahrenden Trambahnnetz. Ist der nächste Bahnhof vom Arbeitsplatz zu weit entfernt, wird der Zug für Pendler uninteressant.

Es gibt aber nicht überall Bahnstrecken.

Monheim: Umso mehr brauchen wir ein vernünftiges Bussystem. Wie das funktionieren kann, zeigt das Beispiel Vorarlberg. Dort gibt es die übergeordneten Landbuslinien, die die einzelnen Gemeinden miteinander verbinden. Deren Busse halten nicht an jeder Ecke. Darüber hinaus hat jedes Dorf und jede Kleinstadt ihr eigenes Bussystem, das die verschiedenen Ortsteile bedient. Das System aus Land- und Dorfbus ist hierarchisch strukturiert und aufeinander abgestimmt – mit einem Preis von 365 Euro für das Jahresticket. Das Vorarlberger Modell ist sehr erfolgreich. Ich kann den Verantwortlichen im Allgäu nur empfehlen, mal nach Bregenz zu fahren und sich das Ganze zeigen zu lassen.

Ein groß angelegter Ausbau des ÖPNV würde viel Geld kosten.

Monheim: Aber er kostet viel weniger, als permanent in den Straßenbau zu investieren. Da soll mal bitte jeder Kämmerer zusammenstellen, was dafür Jahr für Jahr ausgegeben wird. Jede zusätzliche Kreuzung, jeder Kreisverkehr, jede Ortsumfahrung – das sind riesige Summen, die hierfür aufgewendet werden. Aber es fehlen die Informationen darüber. Und so lange die der Öffentlichkeit nicht vorgelegt werden, können keine vernünftigen Entscheidungen getroffen werden.

In Kempten wird derzeit über den Bau einer Seilbahn diskutiert.

Monheim: Das ist für Kempten eine durchaus in Betracht zu ziehende Option. Ich habe dazu ja auch in Kempten bei einer Infoveranstaltung einen Vortrag gehalten. Übrigens: das war eine hervorragende Veranstaltung, vielleicht die beste, die ich in den vergangenen Jahren erlebt habe. Toll besucht, und es wurde sehr sachlich diskutiert, auch seitens der vertretenen Lokalpolitiker. Wichtig ist, dass in Sachen Seilbahn eine genaue Analyse erstellt wird, bevor man sich festlegt. Es gibt in Kempten ein paar chronische Staustrecken, zum Beispiel am östlichen Ortseingang. Wenn man in Gondeln darüber schweben würde, wäre das schon sehr attraktiv. Ich könnte mir vorstellen, dass ein, zwei relevante Seilbahnlinien in Kempten möglich sind. Zum Beispiel auch vom Bahnhof in die Innenstadt. Aber wie gesagt, das muss alles genauer analysiert werden. Was mir in Kempten ins-

gesamt aufgefallen ist: Dem Auto wird hier mehr Platz gegeben, als es braucht.

Auch andere Städte stehen vor großen Herausforderungen. Schaffen wir trotz der Fülle an Aufgaben die Verkehrswende?

Monheim: Die Sachzwänge lassen uns gar keine andere Möglichkeit. Der Klimawandel und die Erderwärmung sind ja ein wahrnehmbares Problem, auch wenn wir noch nicht alle umfallen. Derzeit geht es in der Frage um die Mobilität der Zukunft fast nur um das Elektroauto. Aber die Probleme, vor denen wir stehen, haben ja nicht nur mit dem Antrieb – fossil oder elektrisch –, als vielmehr mit dem Platzbedarf und der chronischen Stauanfälligkeit des Autoverkehrs zu tun. Wir haben generell zu viele Autos und müssen Wege finden, um deren Zahl deutlich zu reduzieren, zu Gunsten der Alternativen im Umweltverbund.

Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Energie- und Umweltzentrums Allgäu eza!

eza!

ist eine gemeinnützige GmbH zur Förderung erneuerbarer Energien und effizienter Energienutzung und wird getragen von Kommunen, Wirtschaft und Initiativen des Allgäus.
Näheres unter: www.eza-allgaeu.de

» Vor 33 Jahren «
Ein Blick zurück
auf die Historie der UIP
von Hans Schütz

März 1987

Die Geschäftsleitung des Schongauer Union Carbide Betriebs beschwert sich bei der UIP. Diese hatte aufgrund der monatelangen öffentlichen Auseinandersetzung mit dieser Firma und den daraus resultierenden Pressereaktionen einen geldwerten Werbevorteil für Union Carbide gesehen. Eine Forderung von 12.000 Mark für die erbrachten Werbeleistungen wurde daher brieflich eingefordert. Der Firmenleiter betonte, dass man dieses Schreiben der UIP „sehr ernst“ nehme, aber der Konzern keinesfalls bereit wäre die entsprechende Forderung zu begleichen. OHA-Redakteur Siegfried Müller kommentierte dazu, dass „die Union Carbide-Leute genauso viel oder wenig von Satire verstehen wie Religionsführer Chomeini von Damenunterwäsche.“

Und wieder wurden Vorträge angeboten. Themen diesmal: „Möglichkeiten zur Verringerung des Haushaltsverbrauchs“, „Zum aktuellen Stand der Biogastechnik“ und „Erdstrahlen-Gefahr für die Gesundheit? Oder Geldmacherei mit der Angst?“

Außerdem eine Sonderaktion des AK Wald. Man baute Nistkästen für Waldvögel.

Frage: Wie wär's mal wieder mit einem Nistkastenworkshop mit anschließendem Waldbaden?

Historische Filme zum Lech



Foto: Eberhard Pfeuffer

Die Litzauer Schleife bei Burggen. Hier ist der Lech noch weitestgehend naturbelassen.

Die Umweltinitiative Pfaffenwinkel e. V. lädt am Donnerstag, 16. April 2020 um 20 Uhr zu einem hochinteressanten Filmabend in die Zechenschenke in Peiting ein.

Gezeigt werden dabei alte Filme aus den Jahren 1939 bis 1960, die sich alle mit unserem Heimatfluss, dem Lech beschäftigen. Im Mittelpunkt wird dabei ein Schulfilm stehen, der den Erhalt der Litzauer Schleife zum Inhalt hat. Gezeigt wird dabei der historische Lech zwischen Lechbruck und Schongau, Zeitzeugen zum Staudambau kommen zu Wort und die politische Auseinandersetzung zwischen Naturschutz, Kraftwerksbetreiber und der damaligen Kreis-

tagspolitik werden thematisiert.

Neben diesem Film, den Hans Schütz auf geradezu abenteuerliche Weise für die Nachwelt retten konnte, stehen drei weitere kurze Filme auf dem Programm, die Peitings Altbürgermeister Klement Sesar zur Verfügung stellen konnte. Die Titel „Abschied vom Wildwasser“, „Elektrofischen an der unteren Illach“ und „Fischerei in den Jahren 1939 bis 1957“ stehen für sich.

Im Anschluss an die Filmbeiträge gibt es sicher noch viel Anlass zu interessanten Ergänzungen und Diskussionen.

Die UIP hofft, zahlreiche interessierte Besucherinnen und Besucher zu diesem Filmabend begrüßen zu dürfen.



Verantwortlich für Seite 6, 7 und 8:

Renate Müller (V.i.S.d.P. und Autorin aller nicht namentlich gekennzeichneten Artikel)

86956 Schongau

Tel: 08861 4912

rena-mueller@t-online.de

Internet: www.uip-online.de

Satz und Layout:

Jürgen Müller, j.mueller6@gmx.net

Das nächste UIP-Treffen

Montag, 23. März 2020, 19:30 Uhr

in der Zechenschenke

(Zechenstraße 2, in Peiting)

Arbeitskreis Fuchstalbahn

Dienstag, 24. März 2020, 19:30 Uhr

im Gasthof Blaue Traube

(Münzstraße 10, in Schongau)

Fastenaktion 2020

7 Wochen bewusst leben

Begleitveranstaltungen

Do. 19.3.2020 – Von Solar-, Wind- und Wasserkraft – und was ein jeder von uns beitragen kann; Andreas Scharli, Energiemanager (IHK), Energiewende Oberland

Mi. 25.3.2020 – Vom Umsteigen und Aussteigen – Bahn und Öffentlicher Nahverkehr als Alternative? Norbert Moy, Diplom-Ingenieur, Pro Bahn e.V.; Ralf Kreuzer, Regionalverkehr Oberbayern, Leiter der Niederlassung West

jeweils 19 Uhr im Evangelischen Gemeindehaus Schongau, Blumenstr. 5

Weitere Veranstaltungen und Infos:

www.plasikfreies-schongau.weebly.com

Veranstalter:

Evangelisch-Lutherische Kirchengemeinde Schongau; Umweltinitiative Pfaffenwinkel e. V.; Bund Naturschutz, Ortsgruppe Peiting-Schongau, Fridays for Future

Die Umweltinitiative Pfaffenwinkel e.V. ist ein gemeinnütziger Verein.

Alle Spenden sind also steuerlich abzugsfähig.

Spendenkonto: Sparkasse Oberland · IBAN: DE89 7035 1030 0000 1099 00 · BIC: BYLADEM1WHM

Tel.: 0 88 61 / 25 97 99 5
Fax: 0 88 61 / 25 67 99 6

Bio im Lech-Ammer-Land

naturmarkt
Peiting

Öffnungszeiten

Mo – Fr: 7:30 – 19:00 Uhr
Sa: 7:30 – 13:00 Uhr

info@naturmarkt-Peiting.de
www.naturmarkt-Peiting.de
Freistraße 2 · 86971 Peiting

Shopping im grünen Bereich

LayArt  vielseitig kreativ

Leistungen

COMPUTERSERVICE à la LAYART
HOMEPAGE · HOSTING
SATZ / LAYOUT · DESIGN · WERBUNG
AUDIO · VIDEO

Kontakt

JÜRGEN MÜLLER · AMSELSTR. 31 · 86956 SCHONGAU
TEL.: 08861 900398 · INFO@LAYART.ORG

