

Verkehr

„Wer etwas für Autofahrer tun will, muss Radwege bauen“

14. August 2024, 13:55 Uhr | Lesezeit: 4 Min.

Die FDP fordert kostenloses Parken und mehr Platz fürs Auto. Stefan Gössling, internationaler Experte für Verkehrsplanung, erklärt, warum Städte das Gegenteil anstreben müssen, wenn sie nicht im Stau versinken wollen.

Interview von Thomas Hummel

Die FDP will eine „Politik für das Auto“ machen: Parkgebühren in Innenstädten abschaffen oder stark verbilligen, weniger Fahrradstraßen und Fußgängerzonen. Das soll Städte attraktiver machen. Stefan Gössling, 54, Professor an der School of Business and Economics an der Linnaeus-Universität im schwedischen Kalmar, beobachtet die Verkehrspolitik in Städten weltweit und hat sich auch mit psychologischen Aspekten des Autofahrens befasst. Angesichts der FDP-Vorschläge muss er erst einmal tief seufzen.

SZ: Herr Gössling, haben die Vorschläge der FDP Sie überrascht?

Stefan Gössling: Gar nicht. Die FDP hat sich als Autofahrerpartei positioniert, sie vertritt die Interessen ganz bestimmter Gruppen.

Welche Gruppen meinen Sie?

Menschen, die sich stark mit ihrem Auto identifizieren. Die Verkehrspolitik der FDP ist ideologisch auf den motorisierten Individualverkehr wie Pkws und Motorräder ausgerichtet, statt sich allen Verkehrsträgern – Stichwort Bahn – zuzuwenden.

Wer identifiziert sich mit seinem Auto?

Viele Menschen haben eine Co-Identität mit ihrem Fahrzeug aufgebaut. Schon als Kinder wurden sie in die Autogesellschaft sozialisiert. Wenn das Auto infrage gestellt wird, dann wird damit auch der Fahrer infrage gestellt. Das Auto schafft auch Gemeinschaft, etwa über Autoclubs, Autozeitschriften, Autorennen, und es kann Mittel der Rebellion sein,

eine Form der Auflehnung gegen den Staat. Politisch rechtskonservativ oder liberal eingestellte Menschen fahren häufiger risikofreudig und halten sich weniger an Verkehrsregeln. Dazu beeindruckt ein teures Auto möglicherweise Nachbarn. Mein Haus, mein Auto, mein Boot – das ist gerade auf dem Land immer noch aktuell.

Vertritt die FDP damit eine Mehrheitsmeinung?

Bei Weitem nicht. Die allermeisten Menschen sind heute auch Radfahrer oder Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Zum Beispiel gibt es sehr solide Mehrheiten in Deutschland, die für ein Tempolimit sind. Die lautstarken Proteste sind die einer Minderheit.

Wie bewerten Sie die Verkehrslage in Großstädten?

In Innenstädten haben fast 40 Prozent der Haushalte gar kein Auto, es ist dort eher eine Belastung. Doch insgesamt gehen die Zulassungszahlen seit Jahren nach oben, im Jahr 2022 hatte Deutschland bereits 583 Pkws pro 1000 Einwohner, ein Rekordwert. Das führt zu immer mehr Staus in den Städten, gerade im Berufsverkehr.

Also doch Rückbau von Fahrradspuren und mehr Platz fürs Auto?

Das verschärft das Problem, das lernt jeder Verkehrsplaner im ersten Semester. Straßen schaffen Verkehr. In Los Angeles wurde 2015 der Highway 405 auf eine siebte Spur verbreitert, 17 Kilometer lang, für eine Milliarde US-Dollar. Als er fertig war, wurde der Verkehr allerdings noch langsamer. Denn viele Fahrer, die vorher die Strecke mieden, kamen neu hinzu. Sie dachten offensichtlich, der Verkehr würde jetzt wieder fließen. Das lässt sich auch anderswo beobachten.

Zuletzt klagte die Handwerkskammer in der SZ, viele ihrer Unternehmen fahren nicht mehr in die Stadt München, weil sie zu lange im Stau stehen und keinen Parkplatz finden.

Wenn man etwas für Handwerker tun will, müsste man den Privat-Pkw-Verkehr einschränken, indem man gute Bedingungen für Radfahrer und einen gut funktionierenden ÖPNV schafft. Und dazu Parkplätze für sie reservieren. Wenn man, wie die FDP anregt, generell Parkgebühren abschafft, breitere Straßen baut, Fahrradspuren wegnimmt, dann werden die Handwerker noch später ankommen.

Gibt es Städte, die dem Autoverkehr wieder mehr Raum geben wollen?

Ich kenne keine. Die Städte haben ja verstanden, dass sie die Verkehrswende brauchen, damit der Verkehr überhaupt noch fließt. An der Tatsache, dass die Zahl der Autos in Innenstädten runtermuss, führt kein Weg vorbei.

Das wird die Autofahrer nicht freuen.

Unsere Städte sind historisch gewachsen, da können Sie keine zusätzlichen Straßen reinquetschen. Ein Auto benötigt bei einer Geschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde 70 Quadratmeter Raum. Ein Fahrradfahrer beansprucht nur zwei Quadratmeter. Eine Stadt, die freie Fahrt will, fördert die Fahrradfahrer und den ÖPNV. Jeder Fahrradfahrer schafft Freiraum. Wer etwas für Autofahrer tun will, muss Radwege bauen, am besten ganze Straßen dem Fahrradverkehr widmen – auch wenn das paradox klingt.

Angesichts lauter Proteste tun sich sogar grün-geführte Städte damit schwer. Wie kann eine Verkehrswende gelingen?

Die Proteste kommen häufig von kleinen Gruppen. Wir finden oft Mehrheiten für Projekte der Verkehrswende. Die Politik sollte Vorteile des Radfahrens betonen, der Umstieg muss freiwillig sein. Man darf nicht gegen das Auto arbeiten, das führt zu Widerständen. Auch Umwelt- und Klimaschutz interessieren die meisten Autofahrer nicht. Stattdessen sollte man darauf hinweisen, dass das Fahrrad häufig schneller und günstiger ist, dass Fahrradfahrer den motorisierten Verkehr entlasten und Schulwege für Kinder sicher sein müssen. Das sind Argumente, mit denen sich Mehrheiten schaffen lassen.

Welche Modelle haben in Städten Europas dazu geführt, dass der Autoverkehr abnimmt?

Zum Beispiel Tempo 30 in den Städten. Das macht das Radfahren attraktiver, weil sich die Geschwindigkeiten angleichen. Außerdem gibt es bei Tempo 30 so gut wie keine tödlichen Unfälle mehr, der Verkehr wird sicherer. Das lockt Menschen auf das Rad, die aktuell aus Sicherheitsbedenken nicht fahren. Und davon gibt es viele. Arbeitgeber können ihren Mitarbeitern kleine Prämien zahlen, wenn sie mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen. Das fördert nämlich deren Gesundheit und führt zu weniger Fehltagen. Auch Aktionen wie „Stadtradeln“, wo Teams ihre gefahrenen Radkilometer dokumentieren und gegeneinander antreten, sind sehr erfolgreich. Voraussetzung aber ist, dass die Städte die Radwege-

Infrastruktur ausbauen. Neue, sichere Radwege führen automatisch zu mehr Fahrradfahrern.

Und wenn der Bau von Radwegen politisch nicht durchsetzbar ist?

Dann wird es irgendwann im totalen Stau enden und Städte müssen die Keule rausholen.

Welche Keule?

Man erhöht die Parkgebühren drastisch wie in vielen europäischen Städten. Oder man führt eine City-Maut ein wie in London, Norwegen, Kalifornien. Oder auch in Stockholm. Dabei ist die schwedische Hauptstadt auch ein Paradebeispiel dafür, wie schnell sich Meinungen ändern.

Was ist dort passiert?

Zu Beginn, im Jahr 2006, war die Maut sehr unpopulär, es gab großen Protest dagegen. Sie kostete pro Einfahrt in die Innenstadt zwar nur zwischen ein und zwei Euro, dennoch war sie ein Hauptgrund dafür, dass kurz darauf die nationale Regierung abgewählt wurde. Bis aber die neue Regierung die Maut wie versprochen wieder abschaffen konnte, vergingen ein paar Monate, und diese reichten für einen kompletten Meinungsumschwung. Der Verkehr in Stockholm war nämlich in dieser Zeit um 20 Prozent zurückgegangen, Lastwagenfahrer sparten plötzlich bis zu eine Stunde Fahrzeit. Pro Tag. Es dauerte nicht lange, da musste die neue Regierung die Maut wieder einführen, die Effekte waren einfach zu positiv.

Bestens informiert mit SZ Plus – 4 Wochen für 0,99 € zur Probe lesen. Jetzt bestellen unter: www.sz.de/szplus-testen

URL: www.sz.de/lux.TiMTRHGT4Rog4QL9nnrk3

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.