

Verkehrs- und Mobilitätswende im Kontext deutscher Verkehrsentwicklung

HINTERGRUND

von: Prof. em. Dr. Heiner Monheim

AUTOR: Prof. em. Dr. Heiner Monheim arbeitete 15 Jahre in der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung des Bundesbauministeriums in Bonn, 10 Jahre im Landesverkehrs- und Städtebauministerium NRW in Düsseldorf und 16 Jahre als Prof. für Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier. Seine Arbeitsschwerpunkte sind Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Verkehrsberuhigung, strategische Fragen der Verkehrswende und die Funktionsweise politischer Entscheidungssysteme im Verkehr.

1. Verkehrsentwicklung im Autozeitalter

Bis in die 1950er-Jahre dominierten in Deutschland die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn sowie Fuß- und Fahrradverkehr. Das Auto spielte eine untergeordnete Rolle. Der ländliche Raum war gut an den Bahnverkehr und das Post- und Bahnbusnetz angebunden. Der Güterverkehr nutzte überwiegend die Bahn. Große Betriebe hatten eigene Gleisanschlüsse. Überall war noch eine gute, wohnungsnah Versorgung vorhanden, und sei es im „Tante-Emma-Laden“. Entsprechend gering war das Aufkommen an Kfz-Verkehr.

Aber Ende der 1950er-Jahre veränderte sich die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung grundlegend. Die Trümmer waren weggeräumt. Der Neubau folgte neuen Maßstäben des US-amerikanischen Vorbildes. Enge, verwinkelte Straßen waren tabu. Breite Straßen wurden gebaut, wofür oft genug Häuser abgerissen wurden. Im Wohnungsbau ließ man breite Abstände zwischen den Häusern. Das Leitbild der autogerechten Stadt setzte sich durch.

Bus und Bahn wurden aus immer mehr ländlichen Regionen abgezogen. Der Bund investierte vor allem in Fernstraßen. Die Bahn bekam weit weniger Geld und dieses Geld wurde zunehmend monopolisiert für Neu- und Ausbauprojekte der Fernbahn.

Am Stadtrand und im suburbanen Umland konnten sich die Verkehrsplaner „austoben“ für eine maximale private und betriebliche Motorisierung. Auf den vielen freien Flächen wurden entdichtete, zersiedelte Bau- und Verkehrsstrukturen etabliert, mit großen Parkraumangeboten. Allenthalben entstanden großflächige Verbrauchermärkte, Baumärkte und Gartencenter. Die täglich zurückgelegten Entfernungen nahmen schnell zu, ebenso die Staus. Die Folge massenhaften Autoverkehrs waren hohe CO₂-Emissionen mit immer mehr Wetterextremen mit Hitzeperioden, Überflutungen und Sturmereignissen.

Im öffentlichen Verkehr gab es einen komplizierten Tarifiedschungel. Es fehlte ein landesweites Taktsystem. Erst das Deutschlandticket für 49 Euro hat das abschreckende Tarifchaos beendet. Dabei wurde aber auch schmerzlich klar, wie stark die ländlichen Regionen vom öffentlichen Verkehr vernachlässigt wurden. Der ländliche Busverkehr beschränkt sich weitgehend auf den Schülerverkehr.

Der Ersatz der wohnungsnahen Versorgung durch suburbane Angebote mit Großparkplatz auf der „grünen Wiese“ führt zu neuen Mobilitätswängen. Ebenso die wachsende Konzentration der Betriebe auf die großen Zentren. Eine weitere Zunahme der Mobilitätswänge ergab sich durch die zunehmende Zentralisierung öffentlicher Versorgungsangebote im Kultur-, Sozial-, Bildungs- und Gesundheitsbereich. Und schließlich haben auch die zunehmenden Wohnungsmarktengpässe mit stark steigenden Mietpreisen zu einer Zunahme der peripheren Wohnungsnachfrage und damit zu immer weiteren Wegen der Betroffenen geführt.

Hinzu kam auch eine starke Zunahme entfernungsintensiver Lebensstile im Freizeit- und Urlaubsverhalten. Der Flugverkehr nahm rasant zu, die Flughäfen wurden massiv ausgebaut, die Billigflieger verstärkten diesen Trend. Der Tourismus wurde so zum größten Verkehrserzeuger überhaupt. Und auch der stark zunehmende Wochenend-, Feiertags- und Ferienreiseverkehr führte zur Zunahme der Staus auf den Autobahnen.



„Gewinner des Wertewandels und der veränderten Mobilitätsstile ist seit Jahren der Radverkehr. Der Boom der Pedelecs hat die Reichweite, Transportkapazität und Steigungsfähigkeit des Fahrrades erheblich erweitert.“

Prof. em. Dr. Heiner Monheim

Allerdings gibt es seit der schnellen Verbreitung des Internets auch gegenläufige Tendenzen. Der Onlinehandel boomt. Und macht nun dem kleinteiligen Handel und den Kaufhäusern in den Zentren schmerzhaft Konkurrenz. Dadurch entfallen viele frühere Einkaufswege. Aber als Kehrseite nimmt der Lieferverkehr mit kleinen und mittleren Lieferwagen stark zu für den Versand von Paketen und Päckchen.

Und ausgelöst durch die Coronapandemie hat inzwischen auch das Volumen von Homeoffice-aktivitäten in vielen Berufsgruppen und Betrieben stark zugenommen. Damit entfällt ein Teil der früheren Berufspendelwege.

Unklar bleibt einstweilen, wie weit die Option des autonomen Fahrens den Verkehr „revolutioniert“. Im spurgeführten Schienenverkehr kann man am ehesten auch autonome Fahrweisen einführen, um so das massive Problem des Mangels an Fahrpersonal zu entschärfen. Mit kleinen autonomen Schienenbussen können stillgelegte Schienenstrecken kostengünstig reaktiviert werden. Und auch im ländlichen Busverkehr mit seinen einfachen Straßennetzen ist die Option autonomer On-Demand-Busverkehre mit kleinen elektrischen Mini- und Midibussen am ehesten vorstellbar. Das würde für die Anbindung von Dörfern und kleinen Städten ganz neue Optionen eröffnen.

3. Boom beim Radverkehr, Malaise beim Fußverkehr

Gewinner des Wertewandels und der veränderten Mobilitätsstile ist seit Jahren der Radverkehr. Der Boom der Pedelecs hat die Reichweite, Transportkapazität und Steigungsfähigkeit des Fahrrades erheblich erweitert. Inzwischen gibt es auch einen Boom bei Lastenpedelecs. Moderne, intelligente Fahrradverleihsysteme breiten sich weiter aus, auch in ländlichen Tourismusregionen und Klein- und Mittelstädten. Das durch Fahrradleasing und Leihradssysteme erweiterte Angebot für Betriebs- oder Dienstfahrräder führt zu einer Zunahme der Fahrradnutzung im Berufsverkehr.

Zentrum Gesellschaftliche Verantwortung der EKHN: Verkehrs- und Mobilitätswende im Kontext deutscher Verkehrsentwicklung

Überörtliche Radschnellwege sind immer noch selten. Auch die Netze innerörtlicher Fahrradstraßen und Fahrradzonen wachsen nur langsam. Die Autolobby protestiert meistens gegen eine Umverteilung von Verkehrsflächen zulasten von Fahrbahnen und Parkstreifen. Trotzdem hat der Fahrradtourismus einen langanhaltenden Boom, vor allem in landschaftlich attraktiven Küstenregionen und Flusstälern.

Wenig erreicht wurde bislang für den Fußverkehr, trotz des kurzen Booms bei Fußgängerzonen und der Verkehrsberuhigung von Wohngebieten. Viele Gehwege sind zu schmal und oft zugeparkt. Die Grünzeiten für den Fußverkehr an Ampeln sind vielfach zu kurz. Wegen fehlender Querungshilfen, vieler Umwege und ungünstiger Ampelschaltungen verliert der Fußverkehr fast die Hälfte seiner Tür-zu-Tür-Reisezeit beim Warten. Allein als wichtiges Ausstattungselement attraktiver Gehwege und als schattenspendendes Mittel gegen die Überhitzung werden viel zu selten gepflanzt, weil die massenhaft abgestellten Autos und die breiten Fahrbahnen den Platz für Bäume blockieren.

4. Die Krise der Bahn(en)

Die Krise der Bahnen dauert nun viele Jahre. Sie betrifft nicht nur die DB AG sondern auch die meisten der 340 sonstigen Bahnunternehmen. Alle sind von der miserablen Qualität des Schienennetzes betroffen. Der Niedergang begann mit den massiven Streckenstilllegungen und Sparprogrammen in der Zeit, als Hartmut Mehdorn Bahnchef war. Er ließ den InterRegio abschaffen und die Hälfte aller Weichen rausreißen sowie 80 Prozent aller Güterbahnanschlüsse kappen. Priorität hatten die Großprojekte bei Neu- und Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken und einige Großprojekte der Bodenspekulation an Kopfbahnhöfen, allen voran Stuttgart 21. Obwohl ca. 90 Prozent aller Bahnkunden im Nahverkehr unterwegs sind, wurde trotz der Bahnreform mit ihrer sogenannten Regionalisierung der Nahverkehr nicht angemessen ausgebaut. Viele Groß- und Mittelstädte haben keine eigenen S-Bahnsysteme mit attraktiven Taktverkehren. Die meisten ländlichen Bahnstrecken sind nicht elektrifiziert und immer noch eingleisig. Das alles bedingt eine massive Zunahme der Verspätungen. Der für die Verkehrswende und Klimapolitik zwingend nötige Deutschlandtakt im Halbstundenschema bleibt eine ferne Utopie, weil der Knoten- und Kapazitätsausbau nicht vorankommt.

PERSPEKTIEFE
ONLINE

Info-Abo

Aktuelles per E-Mail

☐ Ich bestelle den dreimal jährlich erscheinenden, kostenlosen Newsletter PERSPEKTIEFE.

17-12-25

Zentrum Gesellschaftliche Verantwortung der EKHN: Verkehrs- und Mobilitätswende im Kontext deutscher Verkehrsentwicklung

E-Mail-Adresse eingeben:

Bitte geben Sie hier das Wort ein, das im Bild angezeigt wird. Dies dient der Spam-Abwehr.



Wenn Sie das Wort nicht lesen können, **bitte**

hier klicken.

Bestellung abschicken

Um ein bereits bestehendes Info-Abo zu bearbeiten oder zu kündigen klicken Sie bitte **hier**.

Schutz Ihrer Daten

Archiv

PERSPEKTIEFE 66, SEPTEMBER 2025

THEMA: Bürokratie und Verwaltung (66/2025)[link](#)

PERSPEKTIEFE 65, APRIL 2025

THEMA: Was erhoffen Sie sich von der Politik? (65/2025)[link](#)

PERSPEKTIEFE 64, DEZEMBER 2024

THEMA: Gemeinsame Sache machen! Kirche im Gemeinwesen (64/2024)[link](#)

[WEITERE AUSGABEN](#)

© 2023 - Zentrum Gesellschaftliche Verantwortung der EKHN