

## Berlin

## „Autofahrer profitieren, wenn es viele Radfahrer gibt“

Mobilitätsexperte Ferdinand Dudenhöffer fordert: Berlin braucht mehr Radwege, höhere Parkgebühren und eine Maut

Bei Porsche, Opel, Peugeot und Citroën war er in Führungsfunktionen tätig. Als Direktor des Forschungsinstituts Center Automotive Research, kurz CAR, befasst er sich seit vielen Jahren mit der Automobilwirtschaft. Keine Frage: Kraftfahrzeuge sind das Metier von Ferdinand Dudenhöffer. Das Auto bleibt unverzichtbar, bekräftigt der Wirtschaftswissenschaftler und Hochschullehrer im Interview mit der Berliner Zeitung. Doch das bedeutet nicht, dass er keinen Blick für das gesamte System der Mobilität hat. Der 70-Jährige erklärt, was er am Nahverkehr in Berlin schätzt, wie Radfahren in der Stadt sicherer wird – und wie teuer Parkvignetten für Anwohner werden könnten.

*Herr Dudenhöffer, waren Sie schon mal in Berlin mit dem Auto unterwegs? Und haben Sie hier schon mal einen Parkplatz gesucht?*

Ich bin in Berlin noch nie Auto gefahren.

*Das kann ich fast nicht glauben.*

Doch! Wenn ich in Berlin zu tun habe, reise ich von Bochum mit dem Zug dorthin. Die Bahnverbindung ist gut. In der Berliner Innenstadt bin ich dann meist mit U- und S-Bahn unterwegs, das Streckennetz ist gut ausgebaut, und die Züge fahren häufig. Das würde ich mir für das Ruhrgebiet, wo ich wohne, auch wünschen. Falls ich nicht weiß, welche Linie ich nehmen muss, frage ich die Berliner. Die sind nett und helfen mir weiter. Wenn ich in Berlin Termindruck habe und ganz dringend irgendwohin muss, nehme ich das Taxi. Aber am liebsten laufe ich durch die Stadt.

*Die meisten Berliner finden den Nahverkehr in ihrer Stadt schrecklich.*

Nein, ich finde den Berliner Nahverkehr prima! Manchmal ist es sogar lustig, in Berlin Bahn oder Bus zu fahren. Ist doch schön, wenn jemand in der Bahn die Gitarre auspackt und anfängt zu singen. Einmal bin ich allerdings im Schienenersatzverkehr gelandet, das war schon ein bisschen anstrengend. Ich war mit meiner Frau von Berlin nach Potsdam unterwegs, und plötzlich ging es mit dem Zug nicht mehr weiter.

*Sie haben sich den Ruf eines „Autopapstes“ erworben. Wie viele Kilometer sind Sie jährlich am Steuer unterwegs?*

Raten Sie doch mal!

*Eine fünfstellende Zahl von Kilometern?*

Im Schnitt sind es gerade mal um die 5000 Kilometer pro Jahr. Es stimmt, das ist ziemlich überschaubar. Ich versuche, meine Tage so zu planen, dass ich möglichst wenig unterwegs bin.

*Über das Fahrrad haben wir noch nicht gesprochen. Müsst Sie als Autofahrer nicht der natürliche Feind des Radfahrers sein?*

Nein, warum denn? Wenn viele Menschen mit dem Rad und nicht mit dem Auto in der Stadt unterwegs sind, entlastet das die Straßen. Autofahrer profitieren davon, wenn es viele Radfahrer gibt, auch wenn das längst nicht alle Autofahrer so sehen. Abgesehen davon: Mit Kampfradlern, die es in Berlin angeblich so zahlreich gibt, habe ich bei meinen Besuchen bisher keine Bekanntschaft gemacht.

*Das Fahrrad wird immer häufiger genutzt, aber die Steigerungsrate könnten größer sein. Liegt das nicht auch daran, dass die Fahrradinfrastruktur immer noch mittelmäßig bis schlecht ist?*

Kritisch wird es, wenn der Radverkehr so geleitet wird, dass es automatisch Konflikte mit Lkw gibt. Gefährlich wird es auch, wenn Fußgänger und Radfahrer Wege ge-



Großstädte wie Berlin brauchen mehr und bessere Radwege, sagt Ferdinand Dudenhöffer. Wichtig seien eigene Fahrstreifen und Radschnellverbindungen. BERLINER ZEITUNG/MARKUS WÄCHTER

## ZUR PERSON



**Ferdinand Dudenhöffer**, 69, ist Kenner der Automobilbranche. Nach der Promotion in Betriebswirtschaftslehre war er Manager bei Autoherstellern. Von 1996 bis 2008 war er Professor für Unternehmensführung an der FH Gelsenkirchen. Ab 2008 lehrte er an der Universität Duisburg-Essen.

Er ist Gründer und Direktor des Center Automotive Research (CAR) in Duisburg.

meinsam nutzen. Gerade in meiner Altersklasse sind viele Radfahrer mit schweren, schnellen E-Bikes und Pedelecs unterwegs. Da sind Unfallgefahren programmiert. Es ist wichtig, den Rad- und Fußverkehr voneinander zu trennen.

*Sie sind also dafür, die Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern?*

Unbedingt! Wir brauchen mehr und bessere Radwege. Das wäre vernünftig, vor allem in Großstädten wie Berlin. Wichtig sind eigene Fahrstreifen und Radschnellverbindungen. Als im Ruhrgebiet damit begonnen wurde, einen Radschnellweg zu bauen, sah ich das anfangs kritisch. Doch inzwischen habe ich meine Meinung geändert. Einige meiner Mitarbeiter und Kollegen sind dort häufig unterwegs. Aber wie gesagt: Die Planer müssen darauf achten, dass genug Platz ist, um Radfahrer und Fußgänger voneinander trennen zu können.

*In Berlin wird weiterhin ein großer Teil der Kilometer mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Der Anteil beträgt mehr als 40 Prozent.*

Bei unseren Forschungen haben wir bisher keinen Trend weg vom Auto feststellen können. Im Gegenteil: Auch wenn nun verstärkt über Klimaschutz und Erderhitzung diskutiert wird, steigt

*Dort ist das Parken gratis. Dagegen gibt es in der Berliner Innenstadt*

seltener so sein, dass sich die Leute ein Auto kaufen. Stattdessen werden immer mehr Menschen Auto-Abos abschließen. Man zahlt eine bestimmte Summe pro Monat, zum Beispiel 300 Euro, und muss dann für die Reparaturen und andere Kosten nicht mehr aufkommen. Bequem und einfach.

*In Berlin soll es ein Volksbegehren geben, dass die Innenstadt praktisch autofrei machen soll. Wie finden Sie das geplante Plebiszit?*

Schlecht. Wenn die Innenstadt wirklich mehr oder weniger autofrei würde, täte das Berlin nicht gut. Eine autofreie Innenstadt würde Berlin ärmer machen. Und es würde die Lebenssituation vieler Menschen negativ verändern. Wenn ein alter Mann seine Ehefrau in der Charité besuchen will, dürfte er nicht mehr mit dem Auto fahren, eine ganz klare Verschlechterung. Um die Sache wenigstens halbwegs gerecht zu gestalten, bräuhete man viele Ausnahmen – und damit auch eine riesige Bürokratie, um die Anträge zu bearbeiten und die Einhaltung der Regeln zu kontrollieren. Und was ist mit den vielen Diplomaten und Botschaftsmitarbeitern? Wenn sich die nicht mehr frei bewegen dürften, gäbe es Stress. Touristen und Stadtbesucher blieben weg. Und was würden die armen Vorstände der Deutschen Bahn ma-

*Wird sich der Autoverkehr verändern?*

Der Elektroantrieb wird sich durchsetzen. Und es wird immer

chen, wenn sie nicht mehr im Dienstwagen zum Bahn-Tower am Potsdamer Platz dürften?

*Ist der Furor der Aktivisten nicht verständlich? Bisherige verkehrspolitische Strategien haben den Autoverkehr nicht vermindert.*

Das stimmt. Aber ich fände markt-konforme Lösungen sinnvoller, als das Autofahren zu verbieten. Sie würden der Verkehrspolitik bessere Werkzeuge bieten, um die Autonutzung zu steuern. Über höhere Preise für Anwohner-Parkvignetten habe ich schon gesprochen. Eine Erhöhung und Staffeln der Gebühren fürs Kurzzeitparken könnte ich mir ebenfalls vorstellen. Ich hätte auch nichts dagegen, wenn Autos zu bestimmten Zeiten nur mit einem gebührenpflichtigen Ticket in die Innenstadt dürfen.

*Moment mal – das heißt, Sie hätten nichts gegen eine City-Maut für Berlin?*

In der Tat. Eine City-Maut in Berlin fände ich sinnvoll. Zwar hat der Straßenverkehr in London durch die Congestion Charge nicht abgenommen. Doch die Stadt nimmt dadurch Geld ein, das sie zum Beispiel für die Verbesserung des Nahverkehrs verwenden kann. Das entscheidende Argument ist, dass die Verkehrspolitik mit der City-Maut ein markt-konformes Werkzeug zur Steuerung an die Hand bekommt. Sie könnte zum Beispiel festlegen, dass für Dieselstinker oder große SUV höhere Straßennutzungsgebühren fällig werden als für Elektroautos. Sie könnte auch zeitlich differenzieren. Zum Beispiel: Nach 20 Uhr wird überhaupt keine Maut verlangt, dafür um 8 Uhr im Berufsverkehr eine relativ hohe Gebühr. Sie werden sich wundern: Rentner, die nicht zu einer bestimmten Tageszeit unterwegs sein müssen, werden dann erst um 9 Uhr fahren. Noch besser, wenn man die Mauthöhe täglich flexibel festsetzen würde, je nach aktuellem Aufkommen. City-Maut ist eine elegante Lösung, die technisch einfach umsetzbar ist. Smartphones reichen aus!

*Trotz Vision Zero sterben in Berlin immer noch Menschen bei Kollisionen. Wird sich die Vision jemals verwirklichen lassen wie in skandinavischen Städten?*

Ich finde, dass die Verantwortlichen in Deutschland mehr unternehmen könnten. Wenn es in der Corona-Krise möglich ist, durch einschneidende Maßnahmen Menschenleben zu retten – warum nicht auch im Straßenverkehr? Für mich ist klar, dass in Innenstädten nur noch Lastwagen und Busse fahren dürfen, in denen Abbiegeassistenten davor warnen, wenn eine Kollision zum Beispiel mit einem Radfahrer droht. Solche Technik muss Vorschrift werden, und wir brauchen so schnell wie möglich die nötigen rechtlichen Regelungen! Da sollte sich niemand mehr herausreden. Ein zweites Thema sind Notbremsysteme, über die bereits viele Autos verfügen. Mittelfristig sollten nur noch Fahrzeuge, die über Sicherheitssysteme dieser Art verfügen, in die Städte. Drittens: Straßen müssen so umgebaut werden, dass das Unfallrisiko für Radfahrer und Fußgänger endlich deutlich sinkt. Auch Ampelschaltungen können dazu beitragen, Konflikte zu verhindern.

*Wird es in 50 Jahren noch privaten Autoverkehr in Berlin geben?*

Ja, auf jeden Fall. Genauso viel wie heute oder vielleicht etwas weniger. Die meisten Autos werden autonom, also ohne großes Zutun eines Fahrers, und elektrisch fahren. Doch auch in Zukunft werden die Menschen Auto fahren, und auch künftig wollen sie eigene Fahrzeuge haben. Da bin ich mir sicher.

*Das Gespräch führte Peter Neumann.*