

nemo

NEUE MOBILITÄT IN DER REGION STUTTGART



Schlüssel zur Verkehrswende Professor Friedrich im Interview | Seite 4

Weg frei fürs Rad Wie die Stadt Münster in die Zukunft fährt | Seite 8

Bus und Bahn Statt 52 Zonen künftig nur noch 5 im Stuttgarter Verkehrsverbund | Seite 24

Inhalt



INTERVIEW · **PROFESSOR HORST E. FRIEDRICH** „Das Optimum steckt im Verbund“ **4**

REPORTAGE · **RADSTADT MÜNSTER** Das Regime des Rads **8**

INTERVIEW · **BÜRGERMEISTER FÜR STÄDTEBAU UND UMWELT, PETER PÄTZOLD** „Wir legen in Stuttgart zu“ **16**

ESSAY · **INFRASTRUKTUR IN DER REGION** Nächster Halt: Pendlerstau **20**

INTERVIEW · **VVS-GESCHÄFTSFÜHRER THOMAS HACHENBERGER** „Wir sind ein Problemlöser“ **24**

REPORTAGE · **MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM** Bad Boll steuert um **30**

THEMA · **WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG IN DER REGION** Mehr Mobilität, weniger Verkehr **36**

SELBSTERFAHRUNG · **ELEKTROROLLER** Leise Revolte **42**

Impressum

Herausgeber Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) · Friedrichstraße 10 · 70174 Stuttgart · Telefon 0711 - 228 35-0 · nemo@region-stuttgart.de · www.region-stuttgart.de
Geschäftsführer Dr. Walter Rogg **Verantwortlich** Holger Haas **Mitarbeit** Alexandra Bading **Konzept und Redaktion** Michael Ohnewald **Gestaltung** Michel Holzapfel/felantix.de
Realisierung Lose Bande/www.lose-bande.de **Druck** Druckhaus Götz GmbH **Die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH** ist eine Tochter des Verbands Region Stuttgart.
Bildnachweis Reiner Pfisterer (2 – 39, 42 – 48); ARENA2036 e.V. (40); Intelligent Apps GmbH (40); Volocopter GmbH (41)

DAS MAGAZIN NEMO ERSCHEINT EIN MAL PRO JAHR. DIE NÄCHSTE AUSGABE KOMMT IM **FRÜHJAHR 2020**.

 NEMO – NEUE MOBILITÄT IN DER REGION STUTTGART

 **Klimaneutral**
Druckprodukt
ClimatePartner.com/53435-1901-1001



Editorial

Von Albert Einstein stammt der Satz, „Phantasie ist wichtiger als Wissen, denn Wissen ist begrenzt“. Ein Mann, der gerne und oft nachdachte. Nachdenken ist keineswegs verkehrt, zumal, wenn sich die Dinge im Fluss befinden. Womit wir beim Thema wären, nämlich der Mobilität. Sie verändert sich und mit ihr die Industrie, die von ihr lebt. Das wirkt sich insbesondere dort aus, wo Tausende von Arbeitsplätzen vom Auto abhängen. Entsprechend viele Menschen suchen in diesen Tagen nach dem Schlüssel für die Mobilität der Zukunft, was auch die neue Ausgabe des Magazins nemo abbildet.

Vermutlich haben sich nie zuvor so viele Menschen in der Region direkt oder indirekt mit Fragen zur Mobilität befasst wie heute. Jene, die im Stau stehen, treibt die Frage nach der Verkehrswende ebenso um wie jene, deren Dieselfahrzeug nicht mehr nach Stuttgart fahren darf. Manches kommt da gerade zusammen im Ballungsraum am Neckar, der als Wiege der Automobilität gilt. Auf den Standort mit rund 208.000 Beschäftigten im Automobilcluster bewegen sich gleichzeitig globale Trends zu: Digitalisierung, Elektrifizierung, Veränderungen in den Wertschöpfungsketten im Fahrzeugbau, Wandel in der Mobilität, ökologische Fragen, Probleme mit der Infrastruktur, veränderter Arbeitsmarkt. Dies sind nur einige der aktuellen Themen, in denen nicht nur Risiken, sondern vor allem auch viele Optionen und Chancen wohnen. Ein mit Bedacht gelenkter Umbau ist deshalb entscheidend für eine Region, die nach wie vor zu den innovativsten Industriestandorten in Europa gehört.

Um die Herausforderungen der Zukunft meistern zu können, sind vor allem breit angelegte Netzwerke wichtig, wie sie gerade auch die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart pflegt und ausbaut. Es gilt bei alledem, die Dinge offen zu diskutieren und aus unterschiedlichsten Perspektiven zu betrachten. Dazu gehört es auch, sich mit dem demografischen Wandel zu befassen. Thomas Kiwitt, Planungschef des Verbands Region Stuttgart, beschäftigt sich in einem Gastbeitrag unter anderem mit den so genannten Babyboomern, also mit den Angehörigen der „geburtstarken Jahrgänge“ aus der ersten Hälfte der 60er-Jahre. Bis 2035 erreichen diese Babyboomer das Rentenalter und verlassen den Arbeitsmarkt. Allerdings wachsen deutlich weniger junge Menschen in das Erwerbsleben nach: In der Region Stuttgart feiern in den kommenden 15 Jahren über 200.000 mehr Menschen den 65. als den 25. Geburtstag. Darauf gilt es zu reagieren, möglichst klug. Es muss auch in Zukunft gelingen, Fachkräfte für die attraktive Region am Neckar zu gewinnen. Neben guten Arbeitsplatzangeboten bedarf es hierfür insbesondere zusätzlicher Wohnungen. Die Infrastruktur wächst allerdings längst nicht im gleichen Tempo wie die Bevölkerung, die Wirtschaftsleistung und die insgesamt steigenden Mobilitätserfordernisse. Auch dies ist ein Thema, das angegangen werden muss – und bereits angegangen wird.

Dabei sind kategorische Verbote nicht das Mittel der Wahl. Jedenfalls findet dies Professor Horst E. Friedrich, Leiter des Instituts für Fahrzeugkonzepte beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Stuttgart, der sich im Interview gegen allzu dirigistische Maßnahmen ausspricht. „Mobilität ist ein Erfolgsrezept freier Gesellschaften“, sagt er.



[] Dr. Walter Rogg

Geschäftsführer Wirtschaftsförderung
Region Stuttgart GmbH



[] Dr. Nicola Schelling

Regionaldirektorin
Verband Region Stuttgart

„Deshalb wehre ich mich gegen Bemühungen, die Menschen einschränken zu wollen. Der Gesetzgeber soll durchsetzen, dass die Umwelt geschützt wird und die Technik sollte ermöglichen, dass Mobilität komfortabel, sicher und finanzierbar ist. Alles Weitere sollte denen überlassen bleiben, die die Notwendigkeit und den Wunsch haben, mobil zu bleiben.“ Die Verkehrsforschung am DLR bestätigt, dass in den Städten die Bedeutung des Besitzens von Fahrzeugen zurück geht. Auf dem Land ist das jedoch anders. Dort ist das Auto nach wie vor die Nummer eins. In Bad Boll nehmen engagierte Menschen die Gestaltung der Mobilität deshalb jetzt selbst in die Hand. Ein interessantes Beispiel, über das in dieser Ausgabe ebenso berichtet wird wie über den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, der nicht nur die Zahl der Zonen reduziert, um noch mehr Fahrgäste zu gewinnen, sondern auch die Bedeutung der Pünktlichkeit der S-Bahn hervorhebt. Allerdings lassen sich die Stellschrauben nur langsam drehen, denn der öffentliche Nahverkehr ist gut besucht. An Werktagen werden VVS-weit mittlerweile 1,3 Millionen Fahrgäste gezählt.

Erfreulich ist vor diesem Hintergrund auch, dass gerade in Stuttgart mehr Menschen aufs Rad umsteigen, wie Zählungen belegen. Die Stadt hat da einiges vor, ist aber noch ein gutes Stück von den Verhältnissen in Münster entfernt. Wir haben uns für diese nemo-Ausgabe in der Fahrradhauptstadt Deutschlands umgesehen: 39 Prozent aller Wege legen die Münsteraner mit dem Rad zurück, sagt der Modal Split. Die 310.000-Einwohner-Stadt zählt pro Tag 400.000 Radfahrten im Stadtgebiet, rund 20 Minuten sitzt jeder Einwohner pro Tag auf dem Drahtesel. Für Stuttgart nennt der Modal Split derzeit noch 5 Prozent Radverkehrsanteil – Tendenz immerhin steigend. Deutlich steigend ist auch der Anteil der Elektroroller. Sind die alltagstauglich? Wir haben einen Roller über Monate getestet. Das Ergebnis finden Sie in dieser Ausgabe von nemo. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre.. []





„Das Optimum steckt im Verbund“

Drohnentaxis gegen den Stau? Von solchen Visionen hält Horst E. Friedrich, der das Institut für Fahrzeugkonzepte am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrttechnik leitet, wenig. Er setzt eher auf effiziente Züge und auf Fahrzeuge, bei denen Antrieb und Raum für die Insassen gekoppelt werden können.

INTERVIEW **DOROTHEE SCHÖPFER** FOTOS **REINER PFISTERER**

Herr Prof. Friedrich, wann werden wir uns nicht mehr selbst durch den Stau auf den Straßen quälen, sondern uns von einem autonom fahrenden Fahrzeug ans Ziel bringen lassen?

Horst E. Friedrich: Sie haben ganz automatisch angenommen, das autonome Fahren ergäbe als Folge weniger Verkehrsaufkommen. Doch der große Vorteil des automatischen Fahrens ist auch, dass weitere Bevölkerungsgruppen zur Mobilität kommen: Schulkinder zum Beispiel, oder behinderte und auch ältere Menschen, die gern noch mobil sein wollen. Das halte ich für einen großen Vorteil.

... auch wenn dabei mehr Verkehr entsteht?

Horst E. Friedrich: Ein People-Mover, manche sagen auch Robo-Taxi, den man mit dem Smartphone bestellen kann und der in einer angemessenen Geschwindigkeit eine einzelne oder mehrere Personen zu ihrem Ziel bringt, gehört keiner Privatperson, sondern einem kommerziellen Betreiber. Dieser Fahrzeugdienst will natürlich Geld verdienen, am besten 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche. Das Verkehrsaufkommen, das durch solche Services entsteht, muss durch intelligente und flexible Verkehrslenkungskonzepte bewältigt werden. Sonst stehen wir weiter im Stau – nur eben nicht mehr als Fahrer.

In Zukunft werden die Straßen also noch voller: Mehr Leute als bisher sind unterwegs und die autonom fahrenden Taxis fahren rund um die Uhr.

Horst E. Friedrich: Bestimmte Nutzergruppen werden anders und mehr unterwegs sein, aber insgesamt kann es weniger Autos geben.

In wie vielen Jahren, glauben Sie, wird das autonome Fahren Normalität sein?

Horst E. Friedrich: In speziellen Fahrsituationen wird das automatisierte Fahren schnell kommen: Im Kolonnenverkehr auf der Auto-

bahn beispielsweise, wo Güter, aber auch Personen transportiert werden. Der People-Mover, der in der Stadt in bestimmten Bereichen fährt, könnte in fünf bis sieben Jahren Realität sein. Allerdings nicht dort, wo Radfahrer, Fußgänger und Autos auf der gleichen Strecke unterwegs sind. Bis das vollständig autonome Fahren so in der ganzen Komplexität möglich ist, wird es noch 20, vielleicht sogar 25 Jahre dauern.

Wie werden die Robo-Taxis angetrieben werden?

Horst E. Friedrich: Auf jeden Fall elektrisch – entweder batterieelektrisch oder mit Wasserstoff und Brennstoffzelle. Batteriebetriebene Fahrzeuge sind gut in der Stadt, für kurze und mittlere Strecken, sie sind als Robo-Taxis genauso geeignet wie für Lieferverkehr. Aber man sollte nicht den Fehler machen, den die Politik manchmal macht, nämlich alles auf eine Karte zu setzen, auch wenn das Optimum nicht erreicht wird. Wenn man 500 Kilogramm Batterie in ein Auto einbauen muss, um eine große Reichweite zu erzielen, kostet das viel, und zwar nicht nur Geld. In so einer Batterie stecken unter anderem sehr viel Lithium und Kobalt und andere Elemente, die Produktion hinterlässt einen tiefen ökologischen Fußabdruck. Das Optimum steckt in einem Verbund verschiedener Energieträger: auch mit Wasserstoff. Damit wird Energie erzeugt, die man für den Verkehr, aber auch woanders verwenden kann. Wasserstofffahrzeuge gibt es heute schon. Allerdings ist das Tanken anspruchsvoll, eine Roboterbetankung – jedoch technisch beherrschbar. Die größere Herausforderung sind die Kosten und die Infrastruktur: Man muss den Wasserstoff regenerativ herstellen und ihn verteilen.

Batteriebetriebene Mobilität hat ihre Berechtigung im kleinen oder mittleren Radius, Wasserstoff ist sinnvoll für eine längere Reichweite?

Horst E. Friedrich: So kann man es vereinfachend zusammenfassen. Man könnte ein Elektrofahrzeug aber auch mit einem Reichweitenverlängerer, einem Range-Extender ausstatten. Das könnte eine kleine Brennstoffzelle sein, die mit Wasserstoff Strom erzeugt, das haben wir in meinem Institut schon mehrfach demonstriert. Mit einem solchen Range-Extender kann auch ein Elektrofahrzeug eine längere Strecke zurücklegen. Last but not least: Ein Hybridfahrzeug kann auch mit einem Verbrennungsmotor fahren – aber mit Kraftstoffen, die nicht fossil, sondern ökologisch sind.

Was ist ein ökologischer Kraftstoff? Rapsöl?

Horst E. Friedrich: Das ist ein Biokraftstoff der ersten Generation. Ein nachhaltiger Kraftstoff wäre zum Beispiel synthetischer Diesel. Ein Verbrennungsmotor, der damit betrieben wird, verursacht zwar immer noch Emissionen, wichtig ist aber: die gesetzlichen Werte werden eingehalten. Aber der Vorteil liegt darin, dass für die Herstellung dieses synthetischen Kraftstoffes regenerative Energie wie Solarstrom oder Windenergie verwendet wird. Der Kohlenstoff, den man dazu auch benötigt, kommt zum Beispiel aus den Industrieprozessen, er kann aus Abgasen gewonnen werden oder mit Biogas. Das ist der Trick: Man verwandelt das „böse“ Kohlendioxid in etwas Gutes, einen Kraftstoff. Das ist eine Übergangstechnologie, die vorhandene Infrastrukturen nutzt. Die Produktion ist noch teuer, aber synthetischer Kraftstoff wäre ein ökologisch attraktiver, flüssiger oder gasförmiger Energieträger.

...für einen Verbrennungsmotor?

Horst E. Friedrich: Ja. Das Unternehmen Audi lässt in Norddeutschland auf diese Weise in einer Pilotanlage e-Gas produzieren. Die Zukunft insgesamt liegt jedoch bei den elektrisch betriebenen Antriebstechnologien.

Wird das autonome Fahren das individuelle Fahren in absehbarer Zeit ablösen?

Horst E. Friedrich: Die Verkehrsforschung am DLR zeigt, dass es Verschiebungen gibt. In den Städten geht die Bedeutung des Besitzens von Fahrzeugen zurück, auf dem Land ist das anders. Das Gesetz meiner Generation, dass man mit 18 den Führerschein besitzt, gilt für die heutige Generation nicht mehr. Die jungen Leute wollen mobil sein, aber den „besitzenden“ Individualverkehr nutzen sie erst ein paar Jahre später. Vorher sind sie mit anderen Formen der Mobilität wie zum Beispiel Ride- oder Carsharing unterwegs. Letzteres haben Anfang 2018 mehr als zwei Millionen Menschen in Deutschland getan. Noch ist das also ein kleiner Markt, aber die Zahlen steigen exponentiell an.



ZUR PERSON:

Prof. Dr. Horst E. Friedrich, Jahrgang 1954, ist Leiter des Instituts für Fahrzeugkonzepte beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Stuttgart. Er hat Maschinenwesen an der Technischen Universität München studiert und anschließend in der Maschinenbauindustrie, der Unternehmensberatung und seit 1986 in der Luftfahrtindustrie bei Daimler Benz Aerospace gearbeitet. 1996 ging er als Leiter der Fahrzeugforschung zu VW nach Wolfsburg mit den Schwerpunkten alternative Antriebe und zukünftige Fahrzeuganforderungen. Seit 2004 leitet Friedrich das Institut für Fahrzeugkonzepte beim DLR.

Welche Rolle spielt das eigene Fahrzeug in der Zukunft unserer Mobilität?

Horst E. Friedrich: Das Individualauto, das in den letzten sechs Jahrzehnten so ungemein erfolgreich war, mit dem man die Brötchen beim Bäcker um die Ecke holen, aber auch in den Urlaub fahren konnte, wird ergänzt werden durch unterschiedliche Fahrzeugkonzepte. Was sicherlich noch ein paar Jahre dauern wird, ist die Entwicklung eines autonomen Fahrzeugs, das in jeder Verkehrssituation in die Region hinaus fährt und weitere Strecken zurücklegt.

Wie sieht es mit der Erschließung des Luftraums für die individuelle Personenbeförderung aus? Für wie realistisch halten Sie Drohnentaxis?

Horst E. Friedrich: Technisch gesehen ist vieles möglich, aber mit der 3. Dimension auch anspruchsvoller. Die Kontrolle des Luftraums ist eine große Herausforderung und wenn Menschen so befördert werden sollen, sind die Sicherheitsanforderungen sehr hoch. Wenn viele damit unterwegs sein wollen, ist der Luftraum schnell voll. Ein anderes Thema ist der Lärm: In São Paulo etwa schnurrt es ständig auf den Hochhäusern. Die Hubschrauber, mit denen Business-Menschen in dieser 25 Millionen-Stadt den Staus entfliehen, sind laut. Wenn Luft aufgewirbelt wird, macht das Lärm. Beim Güterverkehr kann der Luftraum in besonderen Situationen vielleicht genutzt werden, aber unbemannte autonome Fluggeräte als Massenverkehrsmittel – dazu fehlt mir die Fantasie. Ich gehe nicht davon aus, dass das Schwirren durch die Dreidimensionalität sehr schnell preiswert werden kann. Ich hätte lieber einen besseren Schienenverkehr.

Wie soll der aussehen?

Horst E. Friedrich: Er soll funktionieren und komfortabel und pünktlich sein.

Aber ein ICE funktioniert doch.

Wir arbeiten beim DLR auch an Schienenverkehrskonzepten. Die Züge müssen effizienter werden für die Reisenden. Wenn man derzeit in einen ICE in Stuttgart einsteigt, der von München nach Hamburg fährt, muss man minutenlang warten, bis mehrere hundert Leute ausgestiegen und minutenlang warten, bis alle eingestiegen sind. Bei einem intelligenten Zugkonzept steigt man auf der einen Seite ein, auf der anderen Seite aus und zwar idealerweise auf zwei Ebenen. Das kann man in der vorhandenen Infrastruktur allerdings nicht machen – so gesehen ist auch Stuttgart 21 jetzt schon ein veraltetes Bahnhof: Es muss in Zukunft komfortabler und einfacher werden, von einem Verkehrsmittel wie der Bahn in den Bus, aufs Fahrrad oder auch in einen People-Mover



umzusteigen. Das ist die Herausforderung, und nicht nur den ICE 150 Kilometer pro Stunde schneller fahren zu lassen.

Und was halten Sie von der Idee des Hyperloop, der die Fahrgäste in modernen Kapseln mit Schallgeschwindigkeit fortbewegt?

Horst E. Friedrich: Da frage ich Sie zurück: Wollen Sie wirklich 800 Kilometer in einer fensterlosen Röhre zubringen? Wir arbeiten am Institut an zukunftsfähigen Antriebskonzepten, die hocheffizient, elektrisch und automatisch sind und die mit unterschiedlichen Containments kombinierbar sind.

Was sind „Containments“?

Horst E. Friedrich: Keine Container, aber Räume, die für Güter, oder auch komfortabler für Menschen designed sind. Die Kombination von neuen Antriebsplattformen und solchen Containments wäre tatsächlich etwas ganz anderes als das Auto, wie wir es heute kennen. Auch wenn es immer noch mit Reifen auf der Straße fahren würde. Aber diese Kombination würde eine höhere Nutzungsvielfalt und eine höhere Individualität ermöglichen. Solche in hoher Stückzahl effizient herzustellen und sie dann für unterschiedliche Einsatzzwecke anzubieten, das wird in Baden-Württemberg in absehbarer Zeit hoffentlich möglich sein. So kann die Automobilindustrie das schaffen, was in Detroit nicht gelungen ist. Daran arbeiten wir auch im DLR, nicht am Hyperloop.

Wo funktioniert Mobilität besser als bei uns, welche Städte fallen Ihnen als Vorbilder ein?

Horst E. Friedrich: In Singapur gibt es einen intensiv bewirtschafteten Verkehr mit viel Verkehrslenkung und auch eine Seilbahn. Das ist eine sehr attraktive Variante, wenn es in einer

Stadt rauf und runter geht – wie das auch in Stuttgart der Fall ist. In Bogota, der Hauptstadt Kolumbiens wird ebenfalls öffentlicher Verkehr mit Seilbahnen bewältigt.

Was ist ihr liebstes Mobilitätsvehikel?

Horst E. Friedrich: Ins Institut fahre ich täglich mit der S-Bahn. Das tue ich aber nicht gern, ich vermisse den Sitzplatz, den ich auf meiner Strecke nie bekomme. Am liebsten sitze ich in meinem Oldtimer Baujahr 1961. Im Sommer und bei schönem Wetter auf der Landstraße.

Dürfen Sie mit diesem nostalgischen Fahrzeug überhaupt noch nach Stuttgart fahren?

Horst E. Friedrich: Ja, der gilt als historisches Kulturgut, deswegen ist das erlaubt. Ich gebe zu, so ein Auto ist eine Parkplatz-Belastung für die Stadt. Aber das war das Pferd auch.

Was halten Sie vom Fahrverbot für den Diesel?

Horst E. Friedrich: Die Verteufelung des Diesel halte ich für überzogen. Gerade jetzt, wo der Diesel sauber sein kann, wird er in Grund und Boden geredet, das ist ein Treppenwitz der Geschichte. Die größere Herausforderung für die Menschheit ist doch der globale Klimawandel – diesen zu managen halte ich für wichtiger!

Was bedeutet Mobilität für Sie?

Horst E. Friedrich: Mobilität ist ein Erfolgsrezept freier Gesellschaften. Deshalb wehre ich mich gegen Bemühungen, die Menschen einschränken zu wollen. Der Gesetzgeber soll durchsetzen, dass die Umwelt geschützt wird und die Technik sollte ermöglichen, dass Mobilität komfortabel, sicher und finanzierbar ist. Alles Weitere sollte letztlich denen überlassen bleiben, die die Notwendigkeit und den Wunsch haben, mobil zu bleiben. [.]

Das Regime des Rads

In keiner anderen deutschen Stadt sind auch nur annähernd so viele Menschen mit dem Rad unterwegs wie in Münster. Ein Tag in der Stadt lässt einen staunend zurück: Wie wurde dieses Regime des Rads möglich? Und was müsste in der Region Stuttgart passieren, um ein Stück weit aufzuschließen?

TEXT FELIX BÖHLKEN · FOTOS REINER PFISTERER



Radstation

Vermietung

Radstation

Radstation

EINFAHRT



Column
PEGASUS
UMBUS

Fahrräder. Überall Fahrräder. Sehr, sehr viele Fahrräder. Sie rollen dutzendweise auf den Straßen und Radwegen, stehen in unüberschaubaren Massen auf den Gehwegen, lehnen an den Hauswänden, sind an jedes Schild und jeden freien Pfosten gekettet. Sie haben, wie die Menschen in einer Stadt, viele verschiedene Gesichter und erzählen ihre Geschichten. Es gibt sehr schöne, viele verlebte, einige in Würde gealterte Räder. Nur ganz wenige sind noch völlig makellos, erstaunlich viele sind an ihren Alltag angepasste Pragmatiker. Graue Mäuse, könnte man sagen, oder einfach Mitroller. Wenn man wegen der Fahrräder nach Münster kommt, ist man ja eigentlich vorbereitet auf das, was einen hier erwartet. Aber diese schiere Masse von Fahrrädern, die wirklich überall das Stadtbild prägen, diese Masse erschlägt dann doch.

Münster ist ohne jeden Zweifel die Fahrradhauptstadt Deutschlands: 39 Prozent aller Wege legen die Münsteraner mit dem Rad zurück, sagt der Modal Split. Das ist die prozentuale Aufteilung aller zurückgelegten Wege von Autos, ÖPNV, Fahrrädern und Fußgängern in einer Stadt. Die 310.000-Einwohner-Stadt Münster zählt pro Tag 400.000 Radfahrten im Stadtgebiet, rund 20 Minuten sitzt jeder Einwohner pro Tag auf dem Leetze, wie das Rad im Münsterland platt heißt. Für Stuttgart nennt der Modal Split gerade mal 5 Prozent Radverkehrsanteil. Und im Gebiet, das die VVS bedient, liegt der Fahrradanteil bei 7,6 Prozent. Das nur zur Einordnung der Ausnahmehzahlen aus Münster. Doch wie kommt es, dass die Menschen hier derart aufs Fahrrad abfahren?

„Das ist das Ergebnis einer klaren Entscheidung, einer langen und systematischen Radverkehrsplanung.“ Michael Milde, ein mit Bedacht sprechender Mitfünfziger, wird in diesem Punkt ein bisschen energisch. Damit auch wirklich keine Missverständnisse aufkommen können, fügt der leitende Verkehrsplaner der Stadt Münster noch schnell hinzu: „Die Entscheidung pro Fahrrad ist in Fahrradstädten immer auch eine Entscheidung zur weiteren Reduzierung des Autoverkehrs.“ Diese wegweisende Entscheidung hat die Kommune Münster in einem Schlüsselmoment der Stadtentwicklung getroffen. Schon beim Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg entschied man sich dazu, bei den historischen, schmalen Straßenquerschnitten zu bleiben und den Radverkehr als Alternative zum Autoverkehr zu fördern. Ein beachtlicher Schritt, beflügelte damals das Wirtschaftswunder doch quer durch die Republik autofreundliche Städte mit breiten Trassen



☛ Das Fahrrad hat Vorfahrt: in Münster gibt es mehr Fahrräder als Einwohner.



quer durch die Innenstädte. Viel des begrenzten städtischen Raums wurde damals ganz selbstverständlich dem wachsenden PKW-Verkehr zugesprochen. Der wuchs dadurch um so stärker, sagen heute viele Verkehrsplaner. Warum machte Münster da nicht mit, zumindest bei weitem nicht so kompromisslos wie sonst üblich?

„Hier wurde schon vor dem Krieg sehr viel Fahrrad gefahren. Da spielt wahrscheinlich auch der Einfluss unserer niederländischen Nachbarn eine Rolle“, vermutet Milde. Die Holländer gelten seit jeher als begeisterte Radfahrer, Amsterdam und Kopenhagen streiten sich um den Titel der fahrradfreundlichsten Metropole Europas. Doch Münster kann mit diesen Fahrrad-Hochburgen beim Radverkehrsanteil locker mithalten, und muss sich auch bei der Infrastruktur nicht verstecken. 470 Kilometer Radwege im Stadtgebiet, Deutschlands größtes Fahrradparkhaus mit 3.300 Stellplätzen, der autofreie Allen-Ring „Promenade“ rund um die Innenstadt, das sind nur einige der für Radfahrer beeindruckenden Eckpunkte in Münster.

Bei einer Radtour mit dem Verkehrsplaner Milde durch Münster erfährt man direkt, welche Sicherheit zum Beispiel klar von Straßen und Gehwegen abgetrennte Radwege bringen, oder Ampeln, an denen die Räder in großzügigen „Fahrradschleusen“ prominent und gut sichtbar vor den Autos halten dürfen. Vorfahrt für Radler in Fahrradstraßen, freie Fahrt gegen die Fahrtrichtung in Einbahnstraßen oder der „Grüne Pfeil“ an Ampeln nur für Fahrradfahrer – die Liste der großen und kleinen Maßnahmen ließe sich lange fortsetzen, mit denen Münster Radfahrer flüssig und sicher durchs Stadtgebiet führt. Die Grundsätze, nämlich eine konsequente Infrastruktur für den



„Hier wurde schon vor dem Krieg sehr viel Fahrrad gefahren. Da spielt wahrscheinlich auch der Einfluss unserer niederländischen Nachbarn eine Rolle.“

☛ Verkehrsplaner Milde: 50 Millionen Euro in vier Jahren für den Radverkehr.



☑ Der Schlüssel zum Erfolg: in funktionierenden Fahrradstädten sind Fußgänger, Radfahrer und der Automobilverkehr klar voneinander getrennt.

Radverkehr, decken sich mit dem, was in den Niederlanden und Dänemark üblich ist. Länder, in denen Fahrräder seit jeher ein viel größerer und daher selbstverständlicher Teil des Stadtverkehrs sind. „Diese positive Fahrradkultur muss da sein“, ist Michael Milde überzeugt.

Alles gut also in Münster? Nicht ganz. Denn der immense Radverkehr bringt ganz neue Probleme, die der Verkehrsplaner bei der Stadtrundfahrt nicht verschweigt. Wie bringt man beispielsweise täglich 12.000 Radfahrer sicher und ohne Konflikte mit Autos durch einen zweispurigen Kreisverkehr? Und wie bringt man die überwältigende Masse an Fahrrädern unter auf Radwegen und Straßen, und wo sollen die alle parken? Am Münsteraner Bahnhof wird beispielsweise derzeit ein weiteres Fahrrad-Parkhaus für 2.000 Räder gebaut. „Eigentlich bräuchten wir allein hier Platz für etwa 10.000 Räder“, erklärt Milde. Klar wird bei einer Stadtrundfahrt auf dem Rad auch: Radverkehr ist auch Verkehr, und Radfahrer sind auch nur Menschen. Hier wird schon mal geschimpft und gedrängt, und das Mitrollen selbst auf den breiten, aber eben stark befahrenen Radwegen erfordert eine hohe Aufmerksamkeit. Zumindest für ungeübte Besucher. Und ja, es gibt auch etliche Radwege, die für das heutige Radverkehrsaufkommen deutlich zu schmal sind, was Münster unbedingt lösen will und muss.

Natürlich zählt der fahrradbegeisterte Verkehrsexperte lieber die über Jahrzehnte gesammelten Erfahrungen und Studienergebnisse auf, warum eine Stadt den Radverkehr stärken sollte. Viele Argumente sind logisch, manche überraschend. Klar, Radfahren ist praktikabel, preiswert und gesund. Ein Fahrrad erzeugt keinen Lärm und stößt keine Abgase aus. Mehr Fahrräder bedeuten weniger Staus, wodurch sich die Durchschnittsgeschwindigkeit des gesamten Verkehrs wieder erhöht, wie Zahlen aus Kopenhagen belegen. Ein Versuch aus Köln zeigt außerdem, dass Radfahrende dem Einzelhandel in der Jahressumme höhere Umsatzzahlen als Autofahrende bescheren, weil die

Pedaleure zwar pro Einkauf weniger Geld ausgeben, dafür aber deutlich häufiger einkaufen gehen. Und der Radverkehr ist gut für den städtischen Haushalt, denn Bau und Unterhalt der Radverkehrsinfrastruktur sind deutlich kostengünstiger als für den motorisierten Verkehr. Münster investiert pro Jahr rund drei Millionen Euro in den Radverkehr, obendrauf kommt aktuell ein auf vier Jahre angelegtes 50-Millionen-Programm für eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur. Eine Studie aus Kopenhagen rechnet vor, dass inklusive aller Kosten für Infrastruktur, Klima und Gesundheit Radfahrende der Gesellschaft pro Kopf und zurückgelegtem Kilometer 16 Cent einsparen, Autofahrende hingegen Kosten in Höhe von 15 Cent verursachen. Diese Werbung für mehr Radverkehr aus Münster liefert auch den Städten der Region Stuttgart gute Gründe, den Radverkehr zu stärken.

Und da bewegt sich ja auch einiges in Sachen Fahrrad (siehe Interview mit Bürgermeister Peter Pätzold). Im Ballungsraum am Neckar trägt die Landes-Initiative RadNETZ in Form von immer mehr ausgewiesenen und gut ausgebauten Radwegen sichtbare Früchte. Immer mehr rot markierte Radsuren zeugen in den Städten der Region vom Willen, Radfahrern mehr Raum zu geben. Keine Frage: das Fahrrad ist ein wichtiger Schlüssel zur Lösung der Verkehrs- und Luftproblematik in der Region. Das Problembewusstsein ist längst da: In der aktuellen Befragung der Stadt Stuttgart zur Bürgerzufriedenheit nennen 75 Prozent Staus als größtes Problem. In der neuesten Umfrage vom Verband Region Stuttgart beurteilen 78 Prozent die Straßenverkehrssituation und Staus negativ, 72 Prozent wünschen sich die Förderung des Radverkehrs zur Verbesserung der Luftqualität.

Doch so motivierend ein Tag auf dem Rad in Münster auch sein mag, der Vergleich mit der Region Stuttgart hinkt – zumindest bisher. Denn wie nahezu allen Städten mit ausgeprägt hohem Radanteil hilft natürlich auch Münster die gefühlt topfebene Topografie. Stuttgart



☑ Bewährte Fahrradschleuse (oben), günstiges Fahrradleasing (unten links): das sind Komponenten, um mehr Menschen aufs Rad zu bringen.



Der Charme liegt in der Praxis oft im Detail: Münster bevorzugt Radfahrer gegenüber dem Autoverkehr auf vielfältige Weise.

steckt nun mal in seinem Kessel. Allerdings nimmt der E-Bike-Boom dem Fahrrad-Killer-Argument der hügeligen Topografie der Region zumindest die Spitzen des Schreckens. Mit 500 Watt Unterstützung radelt es sich wirklich entspannt raus aus dem Kessel oder aus dem Neckartal rauf auf die Höhenlagen. Das E-Bike könnte also gerade in der Region eine kleine Fahrrad-Revolution antreiben.

Was würde der Verkehrsexperte Milde aus Münster den Kollegen in Stuttgart auf dem langen Weg zu mehr Radverkehr raten? „Der Nukleus ist, es wirklich zu wollen. Man muss gerade zum Einstieg gute Lösungen anbieten und genau wissen, wo man hin will. Da Mobilität hochgradig emotional gelebt wird, ist ein positives Fahrradklima und ein Miteinander besonders wichtig.“ Je mehr Verkehrsteilnehmer auf dem Rad unterwegs seien, um so größer werde automatisch ihr Gewicht bei der Verkehrsplanung. Das heißt für jeden einzelnen: Öfter mal raus aus dem Auto und rauf aufs Rad. Angebote fürs Dienstrad-Leasing versüßen die Investition in ein gutes Fahrrad. Und wer nicht gleich komplett umsteigen möchte: Seit Mai 2018 bietet Region-Rad-Stuttgart Mieträder an. Ein herkömmliches Rad kostet einen Euro die halbe Stunde, die Tagespauschale beträgt 10 Euro. Für ein E-Bike sind vier Euro pro Stunde fällig, die Tagespauschale liegt bei 16 Euro.

In Münster gibt es dafür fast einen ganzen Monat lang ein Fahrrad. Als Leasingmodell, inklusive kostenlosem Austausch, sofern das Zweirad einen Defekt haben sollte. Swapfiets heißt der niederländische Anbieter, der in nur einem Jahr bereits 3.600 Räder auf die Münsteraner Straßen gebracht hat. Swapfiets gibt es mittlerweile in einem Dutzend deutscher Städte, darunter auch Freiburg und Heidelberg. Die Fahrradrevolution kommt der Region also immer näher. [1]

„Da Mobilität hochgradig emotional gelebt wird, ist ein positives Fahrradklima und ein Miteinander besonders wichtig.“



[1] Allein am Bahnhof in Münster können aktuell 3.300 Räder im größten Fahrrad-Parkhaus Deutschlands abgestellt werden – nötig wären 10.000 Stellplätze.



„Wir legen in Stuttgart zu“

Als Bürgermeister für Städtebau und Umwelt setzt Peter Pätzold aufs Rad. Aktuell gibt die Landeshauptstadt sieben Millionen Euro pro Jahr für den Radverkehr aus. Geht es den Autofahrern planerisch ans Eingemachte, spürt Pätzold indes politischen Gegenwind.

INTERVIEW MICHAEL OHNEWALD FOTOS REINER PFISTERER





Herr Pätzold, Sie sind seit 2015 in Stuttgart Bürgermeister für Städtebau und Umwelt. Sind Sie eigentlich persönlich sattelfest oder eher ein Schreibtischtäter?

Peter Pätzold: Ich bin sattelfest und Alltagsradler. Ich fahre jeden Tag mit dem Fahrrad ins Büro und erledige auch einen Großteil meiner Termine mit dem Fahrrad.

Sie gelten als Stuttgarts Radbürgermeister honoris causa. Sind Sie ein Elektroradler oder ein Purist?

Peter Pätzold: Ich bin ein begeisterter Radfahrer und habe fünf Fahrräder, aber alle ohne Stromunterstützung. Allerdings nutze ich gelegentlich auch ganz gerne unsere Dienstpedelecs, wenn es mal schnell und ohne Schweiß gehen muss.

Wenn Sie fast täglich durch den Stuttgarter Großstadtdschungel strampeln: wie ist ihr Verhältnis zu den Autofahrern?

Peter Pätzold: Entspannt. Wenn man auf alle Verkehrsteilnehmer Rücksicht nimmt und sich gegenseitig respektiert, ist der Verkehr entspannter und besser.

Die Autofahrer gehen in Stuttgart auf die Straße. Stichwort Diesel-Fahrverbote. Dringt man da angesichts der aktuellen Debatten überhaupt noch durch mit Themen rund ums Zweirad?

Peter Pätzold: Das Fahrradfahren hat in Stuttgart zugenommen. Auch jetzt im Winter merkt man deutlich, dass es mehr Fahrrad-

fahrerinnen und Fahrradfahrer in der Stadt gibt. An der gestiegenen Anzahl der Lastenräder sieht man auch sehr deutlich, dass sich die Mobilitätskultur hier ändert.

Tatsache ist: Der Fahrradverkehr ist in Stuttgart aktuell sehr schwach ausgeprägt. Nur fünf Prozent laut Modal Split. In Hamburg sind es rund 12 Prozent, in München 17 und in Berlin 13. Woran liegt's?

Peter Pätzold: Wir legen in Stuttgart zu, das zeigen die Zählstellen an der Hauptradroute 1 in der Böblinger Straße und an der König-Karls-Brücke deutlich. Dort hatten wir von 2017 auf 2018 Zunahmen von gut 20 Prozent. Und das Argument in Stuttgart könnte man wegen der ganzen Hänge nicht Radfahren ist mit dem Pedelec auch hinfällig. Das zeigt auch ein Blick auf die Straße mit einer deutlichen Zunahme an Pedelecs.

Das am häufigsten genannte Problem war in der baden-württembergischen Landeshauptstadt bei Befragungen „zu viel Straßenverkehr“. Es wurde in Erhebungen von 75 Prozent der Befragten genannt.

Peter Pätzold: Die Verkehrsfläche in Stuttgart ist letztlich begrenzt und alle wollen ein Stück davon haben. Ob Fußgänger, Busse, Radler oder Autos. Ein Ausbau des Radverkehrs geht nur mit einer anderen Aufteilung der Flächen. Da müssen dann halt an der einen oder anderen Stelle Fahrspuren oder Parkplätze zu Gunsten des Radverkehrs entfallen.

Wer mehr Menschen in der von Feinstaub verpesteten Stauhauptstadt aufs Rad bringen will, muss Anreize und Rahmenbedingungen schaffen. Welchen Plan hat die Stadt Stuttgart?

Peter Pätzold: Wir fördern den Radverkehr. Das betrifft die direkte finanzielle Unterstützung wie bei unserem Lastenradprogramm. Wir bieten zudem mit dem Regio-Rad Stuttgart ein klasse Leihradsystem, regionsweit, und wir haben die Mittel und das Personal für den Radverkehr im letzten Haushalt nochmals deutlich erhöht.

Was wird dafür in der Landeshauptstadt mittelfristig investiert?

Peter Pätzold: Aktuell geben wir pro Jahr über sieben Millionen Euro für den Radverkehr aus. Das sind umgerechnet rund 12 Euro pro Einwohner. Wir werden dies aber weiter ausbauen, da wir das Ziel haben den Radverkehr zu stärken, zu fördern und auszubauen. Und da sind wir mitten drin.

Verkehrsplaner, wie beispielsweise jene in der Radstadt Münster, sagen ganz klar: Will man den Radverkehr stärken, braucht es dafür eine sehr bewusste Entscheidung, und das bedeutet letztlich auch eine klare Entscheidung gegen das Auto. Gibt es die in Stuttgart?

Peter Pätzold: Das Ziel den Radverkehr zu stärken und auszubauen hat im Stuttgarter Gemeinderat eine große Mehrheit. Allerdings fängt es dann bei der Umsetzung an knapp zu werden mit der Mehrheit. Sobald es Eingriffe in den Straßenverkehr oder in den ruhenden Verkehr gibt, sind die Mehrheiten nicht mehr einfach so gegeben. Dann wird um jeden Fahrstreifen und jeden Parkplatz lange diskutiert und gerungen.

Städte wie Kopenhagen halten konsequent durch Bordsteine oder ähnliches, also nicht nur aufgemalte rote Radspuren, separierte Spuren für Auto, Fahrrad und Fußgänger für essentiell – wie stehen dafür die Chancen in Stuttgart?

Peter Pätzold: Dort, wo wir den Platz haben, wollen wir das auch so machen. Das wird auch ein Thema bei der Umsetzung der Radschnellwege sein. Dazu läuft gerade eine Machbarkeitsstudie, die dann Grundlage der Umsetzungsstrategie sein wird.

Das eine ist die Infrastruktur, das andere ist die Mentalität der Menschen. Hand aufs Herz: kann die Autostadt Stuttgart überhaupt jemals zur Radstadt werden?

Peter Pätzold: Aber klar. Das zeigen die steigenden Zahlen der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer an unseren Zählstellen. Das zeigt aber auch das gute Ergebnis



[-] Regelmäßig setzen sich engagierte Bürgerinnen und Bürger in der baden-württembergischen Landeshauptstadt für einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur ein.

der Unterschriften zum Bürgerbegehren Radscheid Stuttgart. Und es lässt sich einmal im Monat auch bei der „Critical Mass“ sehen.

Sind die Zahlen wirklich verlässlich? In der Stadt Stuttgart gibt es zwei fest eingerichtete automatische Fahrradzählstellen. Die erste Dauerzählstelle wurde am 1. Juli 2012 auf der König-Karls-Brücke in Bad Cannstatt an der Hauptroute 1 eingerichtet. Eine weitere Zählstelle, ebenfalls auf der Hauptroute 1 befindet sich in Stuttgart-Süd in der Böblinger Straße. Werden weitere Zählstellen folgen?

Peter Pätzold: Die Zahlen sind verlässlich und die Zunahme des Radverkehrs zeigt sich auch durchaus real in der Stadt, gerade auf der Hauptroute 1. Wir haben temporäre Zählstellen und schließen nicht aus, an der einen oder anderen Stelle in Stuttgart auch zusätzliche dauerhafte Zählstellen einzurichten.

Wie sehen Sie die Vernetzung mit dem öffentlichen Nahverkehr? Gerade in S-Bahnen werden Räder oft als störend wahrgenommen.

Peter Pätzold: Die Vernetzung an den ÖPNV-Knotenpunkten mit den anderen Verkehrsarten, insbesondere dem Radverkehr ist ein wichtiger Baustein bei unserem Konzept „Nachhaltig mobil in Stuttgart“. Dazu gehört auch die Fahr-

radmitnahme im ÖPNV. Der hat aber auch seine Grenzen, insbesondere in der Hauptverkehrszeit. Die Fahrradmitnahme ist aber eine wichtige Ergänzung, gerade für längere Strecken.

Auch die Radfahrer selbst können einiges tun, um das Image ihrer Zunft zu verbessern. So wachsen die Klagen nicht nur über Autofahrer, die Radler gefährden, sondern auch über Radfahrer, die durch Fußgängerzonen brechern. Braucht es mehr Kontrollen?

Peter Pätzold: Es braucht mehr Rücksichtnahme bei allen Verkehrsteilnehmern. Wir wollen mehr für das Miteinander werben.

Prognosen zufolge werden in Stuttgart 2030 rund 650.000 Menschen leben – aktuell sind es 614.000. Angesichts dieses Bevölkerungswachstums und heute schon chronisch verstopfter Straßen, stellt sich die Frage, wie die Mobilität der Zukunft in Stuttgart gestaltet werden soll. Hat der Radbürgermeister dazu eine Vision?

Peter Pätzold: Die Stadt Stuttgart hat hier ein Konzept. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 und dem Konzept „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ wollen wir in Stuttgart die nachhaltige Mobilität weiter ausbauen. Dazu gehört zentral der Ausbau bei Bussen und Bahnen, ergänzt durch den Ausbau beim Radverkehr. [-]

Nächster Halt: Pendlerstau

Die Infrastruktur wächst nicht im gleichen Tempo wie die Bevölkerung, die Wirtschaft und die steigenden Mobilitätserfordernisse. Das bringt Probleme. Über den Zusammenhang zwischen Wohngebieten und wachsendem Verkehrsaufkommen im Ballungsraum – ein Gastbeitrag von Thomas Kiwitt, Planungschef des Verbands Region Stuttgart.

TEXT **THOMAS KIWITT** FOTOS **REINER PFISTERER**

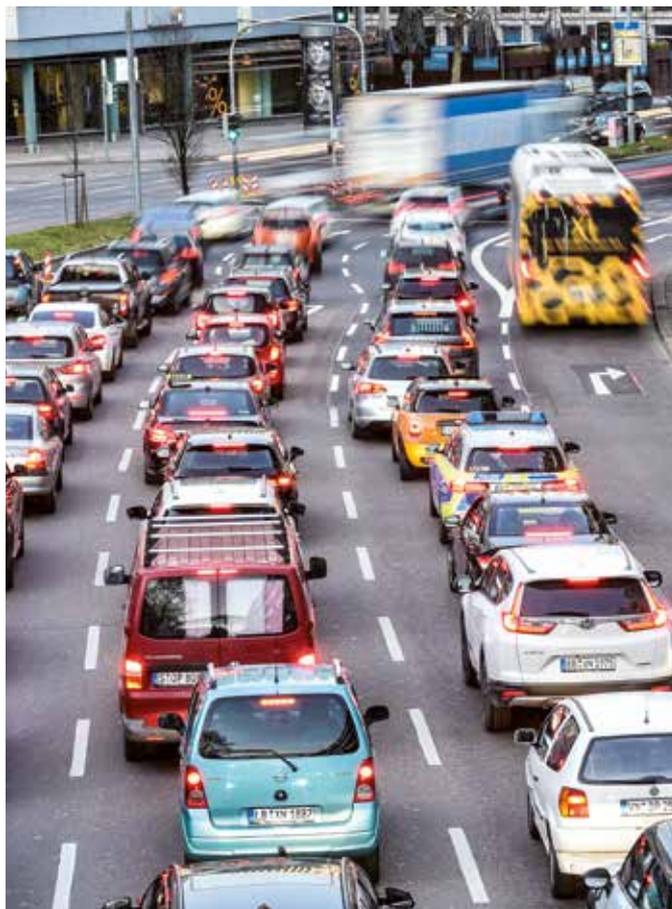


In der Stuttgarter Innenstadt, entlang der neuen Hochgeschwindigkeitstrasse nach Ulm, an der künftigen Brücke über das Filstal: an vielen Stellen drehen sich gerade Baukräne. Eigentlich nichts Neues, denn ein umfangreiches Baugeschehen zählte schon immer zu den typischen Merkmalen der Region Stuttgart, wie ein Blick auf die Siedlungsentwicklung in den vergangenen 150 Jahren zeigt.

Diese Bilder (siehe Grafik rechts) beschreiben aber nicht nur den Gebäudebestand an sich. Sie dokumentieren auch den Weg von landwirtschaftlich geprägten Dörfern zu einem wirtschaftsstarken Ballungsraum und die zugrundeliegenden gesellschaftlichen Entwicklungen: der Wandel zur Industriegesellschaft zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit zahlreichen Fabrikgründungen an Neckar und Fils oder das „Wirtschaftswunder“ in den jungen Jahren der Bundesrepublik.

Maßgeblich für diese Dynamik war der Ausbau der Infrastruktur. Zuerst die Eisenbahn, später das Automobil und dann auch leistungsfähige Nahverkehrsmittel haben das Überwinden von Distanzen vereinfacht. Die Annehmlichkeiten der „Stadt“ kamen damit näher, was die Attraktivität vieler Gemeinden erheblich verbesserte: Wohnen in ländlicher Idylle, aber ein hervorragendes Kultur-, Einkaufs- und Bildungsangebot ganz schnell erreichbar. Für viele Menschen in der Region Stuttgart ist das heute eine Selbstverständlichkeit – alles in der Nähe.

Nicht minder charakteristisch ist die räumliche Verteilung der Arbeitsplätze. Natürlich gibt es die starken Industrieschwerpunkte im Kern der



Stau und zähfließender Verkehr gehören heute zum Alltag in Stuttgart

Region. Aber es gibt ebenso attraktive Arbeitgeber in kleinen Gemeinden – zwischen Alfdorf und Weissach finden sich vom „Hidden champion“ bis zum „Global player“ viele Firmen, deren Standortgemeinde vielen der Kunden aus aller Welt kaum geläufig sein dürfte.

Gute Beschäftigungsmöglichkeiten sind damit fast überall gegeben. Das unterscheidet die Region Stuttgart von zahlreichen anderen Großstadtregionen, in denen die durchschnittliche Pendlerdistanz mehr als doppelt so hoch ist. Kurze Wege zwischen Wohnen und Arbeiten schonen hingegen nicht nur Budget und Nerven, sondern sind auch ein Beitrag zur Vermeidung klima- und umweltschädlicher Emissionen.

Trotz dieser breiten Verteilung auf zahlreiche Standorte wird in der Region Stuttgart rund ein Drittel der Wirtschaftsleistung Baden-Württembergs erbracht. Im internationalen Vergleich entspricht der Output jenem der drei EU-Mitgliedstaaten Estland, Lettland und Litauen zusammen – was in der Region Stuttgart zu einer sehr hohen Beschäftigungsquote und einem entsprechenden Lebensstandard führt. Vergegenwärtigt man sich zudem, dass für Infrastruktur, Wohn- und Gewerbegebiete nur rund 25 Prozent der Fläche benötigt werden und die übrigen 75 Prozent von vielfältigen Landschaften bestimmt sind und einen hervorragenden Freizeitwert bieten; dass zudem außerordentlich gute Böden eine Versorgung mit hochwertigen Lebensmitteln und sogar Prädikatsweinen ermöglichen – so kann man den Eindruck gewinnen, es möge sich von nun an nichts mehr verändern.

„Das nichts bleibt, wie es war“ beklagten Liedermacher bereits in den 80er-Jahren. Bis heute ist das Einfrieren angenehmer Zustände (leider) keine realistische Option. Vielmehr zeichnet sich bei genauerer Betrachtung dringender Handlungsbedarf ab, wenn der erreichte Wohlstand gewahrt werden soll. Die größte Herausforderung bringt dabei der sich abzeichnende demografische Wandel mit sich. Bis 2035 erreichen die Babyboomer, also die Angehörigen der „geburtstarken Jahrgänge“ aus der ersten Hälfte der 60er-Jahre, das Rentenalter und verlassen den Arbeitsmarkt. Allerdings wachsen deutlich weniger junge Menschen in das Erwerbsleben nach: In der Region Stuttgart feiern in den kommenden 15 Jahren über 200.000 mehr Menschen den 65. als den 25. Geburtstag. Die auf dem Arbeitsmarkt deswegen zu erwartende Lücke hängt von vielen Faktoren ab und kann nicht genau bestimmt werden, allerdings ist davon auszugehen, dass ohne weiteren Zuzug von Menschen im arbeitsfähigen Alter die bisherige wirtschaftliche Leistung in der Region kaum aufrechtzuerhalten sein dürfte.

Für die Region Stuttgart stellt dies zunächst keine neue Situation dar. Bereits in den vergangenen Jahrzehnten lag das Bevölkerungswachstum aus Zuzug deutlich über der natürlichen Entwicklung – dem Saldo aus Geburten und Sterbefällen. Und selbst wenn in Europa junge Menschen insgesamt weniger werden und als „Human Resources“ hoch umworben sind, kann es auch in Zukunft gelingen, diese Menschen für die Region Stuttgart zu gewinnen. Neben attraktiven Arbeitsplatzangeboten bedarf es hierfür aber insbesondere zusätzlicher Wohnungen.

Genau da liegt das Problem: Unzureichendes Angebot, anhaltend hohe Nachfrage und ein insgesamt steigendes Preisniveau führen dazu, dass selbst Normalverdiener Wohnraum nicht mehr finanzieren können. Miet- und Immobilienpreise werden für viele erst wieder an Standorten außerhalb der leistungsfähigen Nahverkehrsanschlüsse „erschwinglich“. Der heiß gelaufene Wohnungsmarkt trägt damit schon jetzt zur Steigerung des Verkehrsaufkommens bei. Wer sich Wohnraum erst wieder dort leisten kann, wo man nur mit dem Auto hinkommt, hat kaum

eine andere Wahl als sich alltäglich in den PKW zu setzen – und damit im Stau zu stehen.

Ein funktionierender Wohnungsmarkt ist insofern ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung des Verkehrs beziehungsweise dessen Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Neben der „richtigen“ Lage – also im Einzugsbereich etwa der S-Bahn-Stationen ist dabei auch die „richtige“ Preislage relevant. Es fehlt vor allem an kleineren Wohneinheiten und solchen, die auch für „Normalverdiener“ bezahlbar sind.

Die potenziellen Standorte einer umwelt- und verkehrsgerechten Wohnraumentwicklung sind längst reserviert. In den Flächennutzungsplänen der Gemeinden in der Region Stuttgart sind über 1.500 Hektar ausgewiesen. Das heißt, die Flächen wurden in systematischen Planungsverfahren ausgewählt, waren Gegenstand von Umweltprüfungen und Verkehrsgutachten, sie wurden in Bürgerbeteiligungen vorgestellt und diskutiert, in den Gemeinderäten erörtert und letztlich auch beschlossen und nicht zuletzt von den dafür jeweils zuständigen Stellen genehmigt.

Damit sind diese potenziellen Wohngebiete die besten, die man für diesen Zweck finden kann – was fehlt, ist deren Umsetzung, also die Schaffung von Baurecht, die Neusortierung der Grundstückszuschnitte und die Erschließung. Aus unterschiedlichen Gründen kommt es hierzu aber nicht: Wenig kooperationsbereite Eigentümer, ökologische Bedenken, mangelnde Akzeptanz in den Gemeinderäten bzw. der örtlichen Bevölkerung, Unzufriedenheit mit der Infrastruktur – die Liste der Hinderungsgründe ist lang und ausgesprochen vielfältig.

Diese Hindernisse gilt es zu beseitigen, um eine Siedlungsentwicklung nach dem Zufallsprinzip zu verhindern. Zur Ausrichtung künftiger Wohngebiete an der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur besteht keine vernünftige Alternative, denn das würde mehr Verkehr bedeuten und die schon heute bestehenden Überlastungserscheinungen verschärfen.

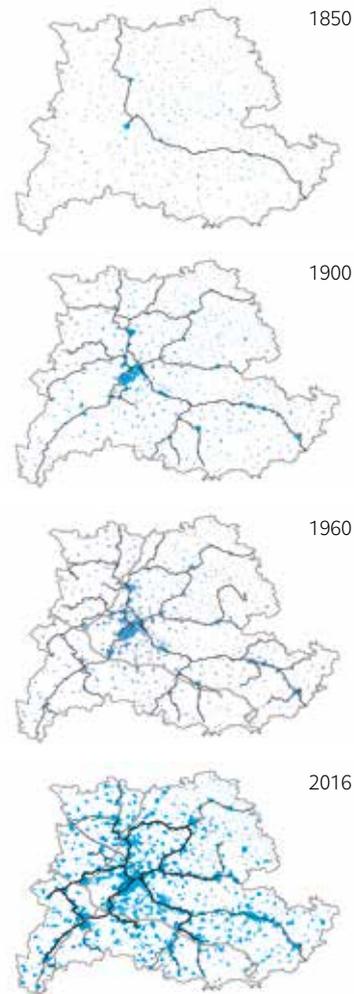
Und obwohl in erheblichem Umfang in Straße und Schiene, rollendes Material und Steuerungstechnik investiert wird, bleibt die prognostizierte Auslastung am Rand der Kapazitätsgrenzen. Die Ursachen hierfür sind sicher vielfältig, wobei zwei Aspekte besonders hervorstechen: Zunächst die Auswirkungen einer wachsenden aber auch alternden Gesellschaft. Dadurch wird die Mobilitätsnachfrage nicht nur erhöht, sondern auch qualitativ verändert.

Etwas verkürzt gesagt: weniger Schüler im öffentlichen Nahverkehr, deutlich mehr „ultramobile“ Ruheständler mit eigenem PKW. Anzuführen sind zudem die grotesken Zeiträume, die von der Planung bis zur Inbetriebnahme erforderlich sind. So bewegt sich der Ausbau der B 14 nach Backnang derzeit mit 0,5 Kilometer pro Jahr auf Backnang zu – mit diesem Tempo wären die Römer ungefähr in unseren Tagen von der „Ewigen Stadt“ aus am Kastell im Welzheimer Wald angekommen.

Die Infrastruktur wächst also längst nicht im gleichen Tempo wie die Bevölkerung, die Wirtschaftsleistung und die insgesamt steigenden Mobilitätsanforderungen. Und weil Alternativen, wie zum Beispiel massenhafte Telearbeitsplätze, Lastdrohnen oder auch Lufttaxis, zumindest nicht kurzfristig wirken dürften, sollte die Siedlungsstruktur weiterhin möglichst auf „Nutzungsmischung“ (also kurze Wege zwischen Wohnen und Arbeiten) ausgelegt sein, um zumindest den erforderlichen Mobilitätsaufwand gering zu halten.

Konkret bedeutet dies zunächst einmal eine konsequente Nutzung vorhandener Baulücken. Zur Deckung des Wohnraumbedarfs reichen diese aber nicht aus, so dass neue Wohngebiete erforderlich sind – mit bedarfsgerechten, bezahlbaren und gut erreichbaren Wohnungen. Ebenso wichtig ist es, auch in Zukunft die Standorte von Einkaufsmöglichkeiten, Bildungs- und Kultureinrichtungen dort zu konzentrieren, wo sich ein wirtschaftlicher Nahverkehr organisieren lässt. Wohnen, arbeiten und die dazu gehörigen Infrastruktureinrichtungen müssen – ebenso wie die damit verbundenen Klima- und Umweltwirkungen – im Gesamtzusammenhang betrachtet und sinnvoll weiterentwickelt werden.

„Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten“ wird bisweilen proklamiert. Noch unangenehmer dürfte diese Ernte allerdings ausfallen, wenn es nicht gelingt, bezahlbaren Wohnraum dort anzubieten, von wo aus Menschen zügig und umweltschonend zu ihrer Arbeit oder sonstigen wichtigen Einrichtungen kommen können. Dynamische Ballungsräume sind für eindimensionale und auf örtliche Perspektiven begrenzte Insellösungen ungeeignet. Für die Region Stuttgart liegen überzeugende Konzepte dafür vor, wie die Mobilität im Lebensalltag organisiert werden kann – es gilt, die erforderlichen Maßnahmen auf den relevanten Ebenen tatsächlich umzusetzen. Dazu sollten sich noch viel mehr Baukräne an den „richtigen“ Stellen drehen – gerade im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung. [•]



ZUR PERSON:

Der Raum- und Umweltplaner Thomas Kiwitt, 53, arbeitet seit Juli 2008 als Planungsleiter beim Verband Region Stuttgart. In seinen Zuständigkeitsbereich fallen alle Planungsthemen, von der Siedlungs- und Freiraumplanung bis hin zur Verkehrsplanung. „Mit Städten und Gemeinden nach gangbaren Lösungen zu suchen“, ist für Kiwitt „Kerngeschäft und absolutes Pflichtprogramm“.



„Wir sind ein Problemlöser“

Für Thomas Hachenberger bleibt der ÖPNV das Rückgrat der Mobilität in der Region. Dennoch sieht der VVS-Geschäftsführer mancherlei Herausforderungen auf den Verkehrsverbund zukommen. Ein Gespräch in der Standseilbahn über Höhen und Tiefen des öffentlichen Personennahverkehrs.

TEXT CARLOS UBINA FOTOS REINER PFISTERER



Am Südheimer Platz gehen die Uhren noch ein wenig anders, denn dort lässt sich in Stuttgart eine kleine Zeitreise beginnen. Gemächlich und fast geräuschlos fährt die Standseilbahn an diesem Mittag in die Talstation ein. Seit Herbst 1929 ist sie in Betrieb – und noch immer verbindet sie Heslach mit dem 100 Meter höher gelegenen Waldfriedhof in Degerloch. Nur vier Minuten dauert die Fahrt aufwärts, aber sie führt heraus aus der Großstadtheftik und hinein in ein Idyll. Thomas Hachenberger, Geschäftsführer des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart, schätzt dieses Gefühl der Entschleunigung. Früher ist Hachenberger gerne mal zwischen den Prominentengräbern spaziert. Auch heute hat er sich rund um eine Fahrt mit der Standseilbahn Zeit genommen, um über die neuesten Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr zu reden.

Herr Hachenberger, die Standseilbahn versieht ihren Dienst seit knapp 90 Jahren zuverlässig. Weckt das in Ihnen Nostalgiegefühle, wenn Sie in die restaurierten Wagen einsteigen?

Thomas Hachenberger: Mit der Standseilbahn verbinde ich zuallererst persönliche Erinnerungen, da ich hier früher mit meiner Oma hochgefahren bin. Heute bin ich froh, dass die Bahn als Denkmal erhalten geblieben ist. 2003 wurde dies aus finanziellen Gründen in Frage gestellt. Es war für die SSB nicht einfach, das Ganze zu stemmen, aber es hat sich gelohnt. Denn natürlich erfüllt die Standseilbahn auch eine verkehrliche Funktion, um den höher gelegenen Friedhof zu erreichen.

	Erster Wagen			Letzter Wagen			Wagenfolge
Montag bis Freitag	9	1	0	17	5	0	20 Minuten
Samstag	9	1	0	17	5	0	20 Minuten
Sonn- und Feiertag	9	1	0	17	5	0	20 Minuten

Ließe sich das im Jahr 2019 nicht auch ein wenig zeitgemäßer bewerkstelligen?

Thomas Hachenberger: Mit Sicherheit, aber die Standseilbahn gehört zur Historie der Stuttgarter Mobilität, selbst wenn wir beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart ansonsten mit schnelleren Fahrzeugen umgehen müssen. Die Menschen wollen schließlich rascher von A nach B gelangen – und diesbezüglich verfügen wir über die schnellste und modernste S-Bahnflotte in der ganzen Republik.

Lassen Sie uns aber kurz in die Luft gehen: Urbane Seilbahnen werden bereits in vielen Städten als Transportmittel für den öffentlichen Personennahverkehr genutzt. Auch in der Landeshauptstadt wird das diskutiert. Wie stehen Sie solchen Konzepten gegenüber?

Thomas Hachenberger: In Stuttgart hatten wir bereits 1993 auf der Internationalen Gartenschau eine Hochbahn im Einsatz. Jetzt geht es aber darum, dass eine urbane Seilbahn Teil des öffentlichen Verkehrssystems sein könnte. Die ersten Machbarkeitsstudien laufen und wir haben unter anderem das Seilbahnprojekt für das Gebiet Vaihingen-Möhringen in den Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Stuttgart aufgenommen.

Welche Idee steckt dahinter?

Thomas Hachenberger: Es geht um eine Verbindung zwischen dem Eiermann-Areal, dem Vaihinger Bahnhof und Stuttgarts größtem Gewerbegebiet, dem Synergiepark. Diese Linie könnte Autofahrer von einem Parkhaus an der Autobahnanschlussstelle Möhringen abholen und den Zu- und Abbringerverkehr zum beziehungsweise vom Bahnhof beschleunigen. Das ist ein interessanter Ansatz. Wir sagen aber auch, dass eine Seilbahn für diese Achse künftig nicht die einzige Erschließungsmöglichkeit sein kann. Es gibt ja Menschen, die in einer Gondel manchmal Beklemmungen haben. Es bräuchte also zusätzlich einen schönen Shuttlebus.

Was uns zurück auf dem Boden der Tatsachen bringt: Wie hat sich hier in der Region Stuttgart Mobilität aus ihrer Sicht entwickelt?

Thomas Hachenberger: Da sage ich ganz selbstbewusst: Früher galt Stuttgart als Automobilregion, jetzt sind wir eine Mobilitätsregion. Die vergangenen sechs Jahre – und man kann dies durchaus mit dem Amtsantritt von OB Fritz Kuhn verknüpfen – ist der ÖPNV im Schnitt zwischen zwei und drei Prozent pro Jahr gewachsen. Unsere Zahlen liegen damit zwei- bis dreimal so hoch wie in anderen Regionen der Republik. Man sieht und spürt das auch: In den Stadt- und S-Bahnen wird es enger.



Sehen Sie sich bei den Bahnen schon bald an der Kapazitätsgrenze?

Thomas Hachenberger: Ja, auch wenn die Fahrzeuge in der morgendlichen Hauptverkehrszeit gut voll sind und einige Experten meinen, dass keine Maus mehr hineinpasst. Ich habe bereits vor drei Jahren gesagt, dass wir ein Plus von zehn bis zwölf Prozent noch gut in die Bahnen bekommen. Davon haben wir jetzt ungefähr acht Prozent erreicht. Wir sind also noch nicht ganz am Ende, außerdem werden ja auch zusätzliche Kapazitäten geschaffen.

Dennoch fühlen sich viele Pendler auf ihrem alltäglichen Berufsweg manchmal schon jetzt wie in der berühmten Sardinenbüchse.

Thomas Hachenberger: Nachmittags hat sich die Situation durch die flexiblen Arbeitszeiten der Nutzer etwas entspannt. Wir raten auch denjenigen, die später zur Arbeit fahren können, das günstigere Neun-Uhr-Firmenticket zu kaufen. Damit nicht alle Berufstätigen in der Spitzenzeit zwischen 6.30 Uhr und 8 Uhr in die Bahnen steigen. Wir empfehlen aber ebenso dem Verband Region Stuttgart als S-Bahn-Besteller, möglichst alle Züge in der morgendlichen Hauptverkehrszeit als Langzüge fahren zu lassen. Dabei kommen wir um die Beschaffung neuer S-Bahnfahrzeuge nicht herum, auch da Pünktlichkeit und Umsteigezeiten der Fahrgäste große Themen sind.

Wie ist es um die Pünktlichkeit der VVS-Bahnen bestellt?

Thomas Hachenberger: Wir waren in diesem Bereich deutschlandweit lange Zeit führend. Seit 2011 ist die Pünktlichkeit bei der S-Bahn innerhalb der Region Stuttgart jedoch zurückgegangen.

Einem neuen Pünktlichkeitsranking zufolge, liegen die Stuttgarter S-Bahnen mit 97,4 Prozent bundesweit auf dem dritten Platz...

Thomas Hachenberger: ... und dennoch haben wir in diesem Bereich Nachholbedarf, weil wir auf einer Infrastruktur fahren, die 100 plus X Jahre alt ist. Wobei die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) sicher eine hohe Beförderungsqualität und Pünktlichkeit aufweisen kann. Die

Deutsche Bahn hat mit den S-Bahnen dagegen das Problem, dass sie auf Mischstrecken unterwegs ist. Der vertaktete Fern- und Regionalverkehr haben da teilweise Vorrang. Zudem liegt es in der Natur der Sache, dass es mit großen Bautätigkeiten wie Stuttgart 21 zu Einschränkungen kommen kann. Es herrscht auch Personalmangel bei den Triebfahrzeugführern und es gibt leider immer wieder technische Probleme.

Gleichwohl steigen die Fahrgastzahlen stetig.

Thomas Hachenberger: Das ist richtig, an Werktagen zählen wir VVS-weit mittlerweile 1,3 Millionen Fahrgäste. Deshalb ist es wichtig, dass die Bahnen in der Hauptverkehrszeit pünktlich sind und nicht sonntags um 23 Uhr. Was den erwähnten Pünktlichkeitswert anbelangt, geht es um einen Toleranzbereich von sechs Minuten. In der Rushhour haben wir jedoch schlechtere Werte. Das hängt durchaus auch mit unserem Erfolg zusammen. Vor wenigen Jahren hatten wir allein in den S-Bahnen an Werktagen 380.000 Fahrgäste, jetzt sind es 420.000 – die Tür und Bahnsteigbreiten sind aber gleich geblieben.

Wie erklären Sie sich diesen Zuwachs?

Thomas Hachenberger: Wir sind in Stuttgart durch den vielen Autoverkehr in Sachen Luftreinhaltung sensibel und der ÖPNV ist in diesem Zusammenhang ein Problemlöser. Zudem haben wir durch den von Landesverkehrsminister Winfried Hermann initiierten ÖPNV-Pakt 2014 einen riesigen Schwung – eine richtige ÖPNV-Offensive – bekommen.

Entspricht „Problemlöser“ der zentralen Rolle, die der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart für sich in Anspruch nimmt?

Thomas Hachenberger: Der VVS ist nur so stark wie seine Partner ihre Aufgaben erfüllen. Wir haben den Anspruch, eine vollwertige Alternative zum Automobil darzustellen. Und wir hören mittlerweile viele junge Leute, die der Meinung sind, dass sie in Stuttgart kein Auto mehr benötigen. Sie kommen mit dem öffentlichen Personennahverkehr sehr gut zurecht. Auch weil sie digital bestens vernetzt sind.



Welchen Stellenwert genießt die digitale Vernetzung beim VVS?

Thomas Hachenberger: Einen sehr hohen, da es ja zur DNA unseres Verbundes gehört, Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen. Die Grundidee ist es vor nunmehr 40 Jahren gewesen, 40 unterschiedliche Unternehmen sinnvoll zu verbinden, und das Ganze letztlich mit einem einheitlichen Tarifsystem zu versehen. Die nächste Stufe der Entwicklung ist es jetzt, für die Menschen nicht nur die Verbindung zum Bus oder zur Schiene darzustellen, sondern auch mit Alternativen umzugehen. Da gehören die sogenannten On-Demand-Verkehre dazu, die gerade in einer Vielzahl entstehen.

Die SSB ist kürzlich eine Kooperation mit dem Mitfahrportal Matchrider eingegangen. Ist das der Weg des ÖPNV, sich neue Partner zu suchen?

Thomas Hachenberger: Die Digitalisierung hat auch bei uns Einzug gehalten, und sie wird sich verstärken. Dabei dreht sich vieles um das Stichwort „Mobilitätsplattform“ – das ist der Markt der Zukunft, der in den nächsten Jahren umkämpft sein wird. Es drängen hier viele Unternehmen hinein: große Automobilhersteller mit neuen Konzepten, die Googles dieser Welt, und kleine Start-ups mit innovativen Ideen. Für alle geht es darum, Daten zu erhalten und daraus ihre Angebote für ein funktionierendes Verkehrssystem zu entwickeln.

Mit 700.000 Dauerkunden verfügt der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart dabei über einen Datenschatz. Wie gehen Sie damit um?

Thomas Hachenberger: Wir haben mittlerweile sehr viele Kontakte zu moovel, car2go oder Google. Alles Anbieter, die sich auf ihre Weise mit Mobilität beschäftigen. Für uns geht es diesbezüglich um Möglichkeiten der Zusammenarbeit. Als Verkehrsbetriebe versuchen wir demnächst

aber eine Deutschland-App zu etablieren. Unter diesem Dach sollen alle Verkehrsbetriebe inklusive Deutscher Bahn versammelt werden.

Wie funktioniert das genau in der Praxis?

Thomas Hachenberger: Informieren, buchen und bezahlen – alles digital, zum Beispiel vom hiesigen Waldfriedhof nach Berlin an den Alexanderplatz. Das ist die Zauberformel der Zukunft für die Kunden. Wir sehen uns als VVS in diesem Zusammenhang als regionale Mobilitätsplattform. Wir können genau angeben, wie es in Stuttgart verkehrlich rund um den Erwin-Schöttle-Platz aussieht. Hier können wir zum Beispiel zur Barrierefreiheit während einer Reise viel genauer Auskunft geben als eine Deutschland-App.

Welche Vorteile bringt eine regionale Datendrehscheibe noch?

Thomas Hachenberger: Mit der Polygo-Card sind wir beim Vernetzen und Verbinden bereits sehr gut unterwegs. Denn über die elektronische Karte für unsere Abonnenten lässt sich der Carsharing-Anbieter Stadtmobil zu besonderen Konditionen nutzen. Ebenso können über das neue Fahrradverleihsystem Reginorad Stuttgart nicht nur klassische Fahrräder ausgeliehen werden, sondern auch Pedelecs. Die ersten 30 Minuten kostenlos. Auf unserer App ist zudem live zu sehen, wie die E-Bike-Stationen belegt sind oder wo Stella-Roller stehen.

Der Hauptkonkurrent des ÖPNV bleibt jedoch das Auto, und in diesem Bereich zeichnet sich eine technische Revolution ab. Glauben Sie, dass das autonome Autofahren auch den ÖPNV revolutionieren wird?

Thomas Hachenberger: Das autonome Autofahren wird den ÖPNV mit Sicherheit stark beeinflussen. Auch deshalb sind es gerade spannende

Zeiten auf dem Mobilitätssektor. Viele potente Unternehmen investieren kräftig in diesen Bereich, da sie sich für die Zukunft nach dem Verbrennungsmotor neu aufstellen wollen.

Sehen Sie in dieser Entwicklung eine Gefahr für den öffentlichen Nahverkehr?

Thomas Hachenberger: Nein, ich bin überzeugt, dass die klassischen Massenverkehrsmittel des ÖPNV auch in den kommenden Jahrzehnten das Rückgrat des Mobilitätssystems bilden werden. Denken Sie nur an den Stuttgarter Hauptbahnhof, wo innerhalb von 15 Minuten ein Fernzug, zwei Regionalzüge und drei S-Bahnen ankommen – wer will diese Masse an Fahrgästen denn weitertransportieren? Das geht nur über eine starke Schiene, oder sollen im Stadtkern 15.000 autonome Fahrzeuge parat stehen?

Das wären keine schönen Aussichten.

Thomas Hachenberger: Deshalb wird es entscheidend sein, dass die Kommunen die Konzeption und Steuerung des autonomen Autofahrens beeinflussen können, notfalls durch Reglementierung. Denn wenn das nicht passiert, werden wir mehr automobilen Verkehr auf der Straße haben als bisher. In der Stadt kann man sich das jetzt schon kaum vorstellen, da der Verkehrsraum knapp wird. Doch es geht im Zusammenhang mit Mobilitätsfragen immer auch um Lebensqualität. Es braucht eine positive Vision, so dass die Aufenthaltsqualität in der Stadt steigt und nicht die Fahrleistung der dann autonomen Autos.

Neue flexible Zukunftsmodelle werden Sie demnach weiter stark beschäftigen?

Thomas Hachenberger: Ja, aber noch mehr beschäftigt uns das Hier und Jetzt. Wir wollen mehr Menschen vom Straßenverkehr abwerben und wir müssen deshalb die Infrastrukturprobleme, die zu Unpünktlichkeit und Engpässen führen, endlich zielgerichteter angehen. Kurz gesagt: Wir dürfen unser Kerngeschäft nicht vergessen.

Welche Rolle spielt dabei die Tarifreform?

Thomas Hachenberger: Eine sehr wichtige. Genau genommen handelt es sich dabei um eine Tarifzonenreform, da es zum Beispiel der Wunsch der Region war, dass die Zonen in den Außenbereichen vergrößert werden. Stuttgart dagegen kostet für seine Bürger nur noch eine Zone. Wir sind dabei pragmatisch vorgegangen und haben nicht auf jeden Kilometer im Verhältnis geschaut. Das hat dazu geführt, dass man zum Beispiel von Esslingen zum Flughafen mit dem Bus innerhalb einer Zone fährt – über 18 Kilometer hinweg.

Für die Fahrgäste klingt das jedenfalls schon mal nach einer hilfreichen Vereinfachung.

Thomas Hachenberger: Absolut. Wir haben den Slogan ausgegeben: Der neue VVS-Tarif „einfacher und günstiger“, statt 52 Zonen gibt es nur noch 5 Zonen. In diesem Zusammenhang werden zahlreiche Jahrestickets deutlich günstiger, zum Beispiel von Nürtingen oder Vaihingen an der Enz aus nach Stuttgart um 530 Euro. Das wird von den Außenbezirken reichlich Bewegung in den öffentlichen Personennahverkehr bringen. Wir rechnen mit zusätzlich sechs Millionen mehr Fahrten.

Das Gespräch ist zu Ende. Hoch und runter ging es mit dem VVS-Chef und der Stuttgarter Standseilbahn, die einst als die erste und schnellste ihrer Art in Deutschland mit automatischer Steuerung galt. Mittlerweile wird die Standseilbahn in einer Broschüre als „Denkmal raffinierter Mobilität“ bezeichnet. Der Volksmund nennt sie dagegen noch immer „Erbschleichereexpress“, da die Wagen zum Waldfriedhof führen. Die Fahrt ist sicher eine Reise in die Vergangenheit, aber sie hat auch die Gelegenheit geboten, über die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs innerhalb der Region Stuttgart zu sprechen. Herr Hachenberger, vielen Dank für diesen Austausch. [-]



Bad Boll steuert um

Pfiffige Sharing-Modelle und Mietparks mit Pedelecs und Elektroautos – durch die Städte rollt die Mobilitätswende im Eiltempo. Doch wie sieht es eigentlich am Rande der Region aus? In Bad Boll gehen die Menschen ihre Mobilität jetzt selber an.

TEXT **FELIX BÖHLKEN** FOTOS **REINER PFISTERER**





Bad Boll
Lkr. Göppingen



„Im Ort hat der kleine Supermarkt geschlossen, jetzt gibt es Pläne für einen auf der grünen Wiese. Da komme ich weder zu Fuß noch mit dem Rad hin.“

Im Bahnhof von Bad Boll verkehren keine Züge mehr. Die Moderne lässt grüßen. Der Boller setzt sich nicht mehr mit Hunderten ins Zugabteil. Er setzt sich lieber allein ins Auto. Das ist der Zug der Zeit, der in vielen ländlichen Gemeinden immer deutlicher seine Spuren hinterlässt, wo alte Bahnhofsgebäude dem Vergessen anheim fallen. Am Rande der Metropolen, wo der Wind noch über Felder pfeift, und nicht durch Häuser Schluchten, sind die Menschen deshalb ohne fahrbaren Untersatz nahezu aufgeschmissen. Die Jugend macht gerne schon mit 17 den Führerschein und fiebert dem eigenen Auto entgegen, während Gleichaltrige in den Großstädten oft darauf verzichten, die Fahrerlaubnis zu erwerben. Es geht dort auch ohne.

Der Boller Bahnhof ist abgehängt – und er wird es bleiben. Als die Eisenbahn vor rund 150 Jahren den Menschen auch auf dem Land neue Mobilität brachte, wurde der Boller Bahnhof mit einem Volksfest eingeweiht, regelmäßig fuhren Züge nach Göppingen. Doch der Siegeszug des Autos bedeutete das schleichende Ende für viele Regionalverbindungen. Im Jahr 1989 war es in Bad Boll soweit. Immerhin hatte das Bahnhofsgebäude Glück:



❑ Wie aus der Not eine Tugend werden kann: Andrea Beucher hat aus dem ausgedienten Boller Bahnhof ein gutgehendes Gästehaus gemacht.

Andrea Beucher nahm sich des zweistöckigen 20er-Jahre-Baus mit seinem hübschen Walmdach an. In ihrem Gästehaus „Rosa Zeiten“ nächsten heute vor allem Besucher der Evangelischen Akademie, des Heilmittel-Herstellers Wala, des Kurhauses, der Yoga-Akademie. Für eine Gemeinde mit gut 5.000 Seelen hat Bad Boll einiges zu bieten. Nur die Anbindung ans Verkehrsnetz der Region Stuttgart, die ist bisher noch recht einseitig: die 165.000 Besucher pro Jahr, und die 1.500 Angestellten der am Projekt „Gemeinsam weiterkommen“ beteiligten Arbeitgeber, sie kommen fast alle mit dem Auto. Bei Wala selber sieht man das durchaus mit gemischten Gefühlen. „Der Verkehr nimmt auch bei uns auf dem Land zu, der tägliche Stau ist auch auf den Dörfern üblich, die Fahrtzeiten sind in den letzten zehn Jahren 25 Prozent länger geworden“, sagt Stefan Weiland, Umweltbeauftragter des Heilmittel-Herstellers. „Und immer mehr Parkplätze, das kann für uns nicht die Lösung sein.“

Das Unternehmen unterstützt seine Mitarbeiter beim Radkauf, stellt Fahrradparkplätze, Umkleiden und Duschen zur Verfügung, obendrauf gibts kostenlos einen Helm, sicher ist sicher. Alternativ zahlt die Firma ihren Mitarbeitenden das komplette Ticket, wenn sie mit Bus und Bahn zur Arbeit kommen. Ein gutes Angebot, das allerdings durchaus noch Luft nach oben hat. „Rund 85 Prozent unserer Mitarbeiter kommen trotzdem mit dem Auto, das ist ungefähr der übliche Schnitt für Unternehmen“ sagt Weiland. Die Gründe dafür sind schnell benannt. „Es reicht nicht, den Menschen nur Angebote zu machen, man muss sie überzeugen, vom Auto umzusteigen“, sagt Carmen Ketterl. Sie ist bei der Evangelischen Akademie in Boll für das Thema Nachhaltigkeit zuständig. Bei einer Veranstaltung der Akademie zu nachhaltiger Mobilität hörte sie diese Botschaft 2017 zum ersten Mal.

Das war eine Art Initialzündung, für Carmen Ketterl ebenso wie für Stefan Weiland. Beide kannten sich damals bereits. Und so fassten sie den Entschluss, bei dem für Boll so wichtigen Thema voranzugehen.

Kaum war dieser Entschluss gefasst, erfuhren Ketterl und Weiland vom Wettbewerb „mobil gewinnt“ der Bundesministerien für Verkehr und für Umwelt. Mit weiteren Partnern aus Kommune und Handel in Boll bewarben sie sich mit einem Konzept. „Gemeinsam weiterkommen“, lautet der schlichte Titel, hinter dem ehrgeizige Ziele stecken: ein Fahrradparkhaus neben einer neuen Bushaltestelle, ein digitales Tool, das den Besuchern Bad Bolls individuelle Vorschläge zur Anreise erstellt und automatisch vorab zukommen lässt, und das übergeordnete Ziel, bei den Menschen eine Verhaltensänderung zu bewirken – durch Angebote, Veranstaltungen und viele Gespräche. Die Boller Projektmacher wollten nicht einfach ein Konzept erstellen, das später in einer Schublade verschwindet, sondern sie zielen darauf ab, Menschen zu bewegen, sich Gedanken über die eigene Mobilität zu machen und bestenfalls selber aktiv zu werden. Dabei wird „gemeinsam“ vor allem auch viel diskutiert, wie mit Boller Schulklassen über das fast selbstverständliche Elterntaxi und über Alternativen für den Schulweg. Oder durch „Guerilla-Aktionen“ wie die Besetzung von Parkplätzen im Ort mit einem Eiswagen. „So sind wir mit den Leuten ins Gespräch gekommen, welche Alternativen es im Ort zum Auto gibt.“ Die Erfahrungen dabei? „Verschieden, aber man lernt immer dazu“, findet Carmen Ketterl.

Bad Boll könnte auch Sulzbach sein oder Häfnerhaslach. Exemplarisch ist die Kommune für den so genannten ländlichen Raum: Ohne Auto geht wenig. „Schauen Sie sich nur die Einkaufssituation an: Im Ort hat



der kleine Supermarkt geschlossen, jetzt gibt es Pläne für einen auf der grünen Wiese. Da komme ich weder zu Fuß noch mit dem Rad hin,“ umreißt Andrea Beucher ein Kernproblem kleinerer Gemeinden im Umland: Wie komme ich im Ort zum Arzt, zum Einkaufen?

Anrufverkehre, Bürgerbusse, Sharing-Modelle – bis hin zu selbstfahrenden Bussen gibt es viele Ideen, die Menschen in ihren Orten auch ohne Auto beweglicher zu machen. In Boll existiert ein Bürger-taxi, so muss keines extra aus Göppingen anfahren, dazu fährt ein Lieferverkehr per Fahrrad auf Wunsch Einkäufe zu den Kunden. Aus den Anstößen des Projekts „Gemeinsam weiterkommen“ ist eine Initiative entstanden, die eine lokale Mitfahrbörse per App aufsetzen will. Jede gute Idee braucht eben auch Menschen, die sich dafür einsetzen.

Der Boller Beitrag zum Mobilitätswettbewerb war so schlüssig und überzeugend, dass er prompt einen Preis und damit die Aussicht auf Fördermittel gewonnen hat. Das Geld vom Bund, auch das gehört zur Geschichte, ist auch über ein Jahr nach der Prämierung noch nicht am Albrand angekommen. Ketterl und Weiland nehmen es mit der Gelassenheit, die es wohl braucht, um etwas zu erreichen. Was sie schnell gelernt haben: Man benötigt nicht nur einen langen Atem, sondern auch Partner. Einer davon ist Jörg-Michael Wienecke vom Landratsamt Göppingen. Der Amtsleiter für Verkehr und Infrastruktur war Ansprechpartner bei dem Ziel, Busverbindungen nach Göppingen in regelmäßiger Taktung und bestenfalls abgestimmt auf die Regionalbahnen oder künftig den Metropolexpress nach Stuttgart zu erreichen. Wienecke ist ein Freund der Boller Eigeninitiative, muss allerdings den ganzen Landkreis im Blick haben, mit seinen unterschiedlichen Bedürfnissen. Zu seinen Aufgaben gehört es, Landräte, Bürgermeister und Gemeinderäte zu überzeugen. Er tut das mit einer ähnlich gelassenen Entschlossenheit wie Ketterl und Weiland in Boll. Was ihm bei der Arbeit hilft: „Umweltgerechte Mobilität und Klimaschutz sind klar definierte Ziele bei der Kreisentwicklung.“ Auch er ist überzeugt: „Unsere Mobilität kann nicht bleiben, wie sie ist.“

Und so liegt sein Fokus ähnlich wie der von Bad Boll: möglichst viele Menschen sollen aus dem Auto aus- und in Bus und Bahn oder aufs Fahrrad umsteigen. Für den öffentlichen Nahverkehr kann Wienecke nicht ohne Stolz berichten, dass Boll seit Jahresbeginn einen getakteten Fahrplan hat. Wochentäglich fährt jede halbe Stunde ein Bus nach



☛ Carmen Ketterl (Evang. Akademie), Stefan Weiland (WALA), Michael Wienecke (Landratsamt Göppingen)

Göppingen. „Der gesamte Landkreis hat jetzt klarer getaktete Busse, ab April 2019 werden Verbundtickets nach Stuttgart bereits günstiger, ab 2021 wird der Kreis Mitglied beim VVS sein. Derzeit haben wir noch über 100 Tarifzonen im Kreis, später nur noch vier Ringe.“

Der Verkehrsexperte Wienecke kann mit detaillierter Begeisterung über die Ausbreitung des Nahverkehrsnetzes hin zur Schiene berichten und über neue Achsen mit Anbindung auf die Filstalbahn. Allerdings weiß auch er: Die Leute müssen das Angebot auch annehmen. Schließlich sollen die Investitionen in den Nahverkehr mit steigenden Fahrgastzahlen zu Mehreinnahmen führen. Nur dann hat sich die Mühe gelohnt. Im Alltag jedoch passt der auf die Zentren ausgerichtete Nahverkehr noch nicht zu allen Bedürfnissen – auch da ist Bad Boll exemplarisch: „Viele Boller wollen gar nicht nach Göppingen, die wollen nach Kirchheim“, weiß die

Bahnhofsbesitzerin Andrea Beucher. Die beiden Orte am Albrand trennen nur 15 Kilometer, bisher aber auch der Umweg über Göppingen – und eine Landkreisgrenze. Die zu durchbrechen bedeutet nochmal ganz andere Anstrengungen. Andrea Beucher hätte da schon eine praktische Idee, die auf der stillgelegten Bahntrasse vor ihrem Gästehaus beginnt: „Warum wird die nicht einfach asphaltiert, dann hat man den perfekten Radweg, oder da könnten sogar selbstfahrende Busse nach Kirchheim fahren.“ Mit einer Umsteigeverbindung ist das Ziel bereits seit Jahresbeginn zumindest deutlich schneller und im Takt zu erreichen.

Ideen gibt es noch viele in Bad Boll, motivierte Menschen ebenfalls. Beides sind durchaus entscheidende Voraussetzungen für eine umfassende Mobilitätswende auch abseits der großen Städte, wo die Uhren noch anders ticken und die Mobilität nach wie vor überwiegend vom Automobil bestimmt wird. ☛

„Umweltgerechte Mobilität und Klimaschutz sind klar definierte Ziele bei der Kreisentwicklung. Unsere Mobilität kann nicht bleiben, wie sie ist.“



Mehr Mobilität, weniger Verkehr

Der Strukturwandel hat die Region Stuttgart erfasst. Wie in einem Brennglas treffen in dem Ballungsraum alle globalen Trends aufeinander: von der Digitalisierung über die Elektrifizierung bis zu neuen Mobilitätsideen und Infrastrukturthemen. Viele Fäden laufen im Team von Walter Rogg zusammen, dem Wirtschaftsförderer der Region Stuttgart.

TEXT **MARKUS HEFFNER** PORTRÄTFOTOS **REINER PFISTERER**



■ Walter Rogg hat manche Auf's und Abs erlebt. Der Politikwissenschaftler steht seit 25 Jahren an der Spitze der regionalen Wirtschaftsförderung.

„Im Sinne der Vorsorge sind wir sehr stark gefordert. Sorglos zu agieren, wäre unverantwortlich.“

Walter Rogg hat so manches miterlebt in den vergangenen fast 25 Jahren, in denen er als Wirtschaftsförderer der Region Stuttgart die Mitverantwortung dafür trägt, dass sich der Standort gut entwickelt und nicht abgehängt wird. Es gab gute Zeiten und schlechte Zeiten, auf die er zurückblicken kann, Hochkonjunktur und Entlassungen im großen Stil, gewaltige Krisen und immer wieder eines: Veränderungen mit großer Tragweite. „Es hat in der Geschichte der Region regelmäßig enorme Umbrüche gegeben, auf die wir entsprechend reagieren mussten“, sagt er.

Ein immer noch gegenwärtiges Beispiel dafür ist die Krise in der Automobilbranche. Mitte der 90er-Jahre, die seinerzeit ein Beben auslöste in der Region. Von den knapp 200.000 Arbeitsplätzen in Baden-Württemberg, die binnen kürzester Zeit wegfielen, wurde die Hälfte in der Region Stuttgart abgebaut. „Uns hat es damals doppelt so hart getroffen wie den Rest des Landes“, betont Rogg, der den Weg aus der Krise begleitet hat. Denn eine der Erkenntnisse von damals war, dass es eine koordinierende Stelle braucht, die sich mit bedeutsamen Trends und Entwicklungen beschäftigt, sie beschleunigen oder abmildern kann. Im Oktober 1995 wurde daher die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) ins Leben gerufen, deren Geschäftsführer er von Beginn an ist. Als solcher erlebte Rogg dann aus nächster Nähe, wie die Region 2008 von der globalen Finanzkrise durchgerüttelt wurde. Diesmal war sie dank der neuen Strukturen und Firmennetzwerke aber wesentlich besser vorbereitet. Eine der Lehren sei gewesen, nicht wie zuvor im großen Stil Fachkräfte zu entlassen, die dann später beim Aufschwung fehlen. „Viele haben sich damals gewundert“, so Rogg, „wie schnell die Region nach der Finanzkrise wieder durchstarten konnte.“

Auch vor den neuen Herausforderungen, denen sich die Region in den nächsten Jahren stellen muss, ist ihm nicht bange. Sorgen macht er sich allerdings schon, wie er sagt: „Im Sinne der Vorsorge sind wir sehr stark gefordert. Sorglos zu agieren, wäre unverantwortlich“, betont er. Denn anders als früher, als der fürs Land so wichtige Ballungsraum am Neckar nach überstandener Krise besser da stand als vorher, sei die Situation diesmal etwas anders gelagert. Die Entwicklung verlaufe nicht nur wesentlich dynamischer, die globalen Trends der Zeit würden auch noch alle gleichzeitig auf den Standort mit seinen rund 208.000 Beschäftigten alleine im Automobilcluster einwirken. Die Region Stuttgart, nach wie vor einer der erfolgreichsten und innovativsten Industriestandorte in Europa und der Welt, stehe daher vor einem Umbau, der alles Bisherige in den Schatten stelle. „Es kommen enorme Veränderungen auf uns zu, die von den Betrieben und Beschäftigten getragen werden müssen“, sagt Walter Rogg.

Digitalisierung, Elektrifizierung, Veränderungen in den Wertschöpfungsketten im Fahrzeugbau, Wandel in der Mobilität, ökologische Fragen, Probleme mit der Infrastruktur, ein sich verändernder Arbeitsmarkt. Während der 62-jährige Politikwissenschaftler drinnen in die Zukunft blickt und darüber spricht, dass in den nächsten Jahren immer mehr Menschen in die Region ziehen werden, zeigen draußen vor dem Bürogebäude die Schilder in der Stuttgarter City wieder einmal Feinstaubalarm an. Der Verkehr ist in dieser prosperierenden Region eines der größten Probleme und daher auch eines der wichtigsten Themenfelder für den Wirtschaftsförderer und sein Team. Längst geht es nicht mehr nur darum, Unternehmen in die Region zu holen und ihnen den Boden zu bereiten. Mindestens genauso wichtig

sei es, so Rogg, breit angelegte Netzwerke aufzubauen, ganz neue Bündnisse zu gründen, Kooperationen in Gang zu setzen, um die „richtigen Themen zur richtigen Zeit mit den richtigen Partnern anzugehen und dabei Zukunftsfragen auch mal gegen den Strich zu bürsten“.

So sind im strategisch wichtigen Bereich Automotive in den vergangenen Jahren zahlreiche Formate entwickelt worden, die Veranstaltungsreihe Connected Car etwa, das Zukunftsforum Neue Mobilität, die Kooperationsreihe Wirtschaft trifft Wissenschaft oder der viel beachtete Treffpunkt Automotive bei dem neben Vorträgen auch Workshops zur Weiterbildung angeboten werden. „Die großen Automobilkonzerne müssen sich weiter öffnen für die Ideen der vielen innovativen IT-Firmen“, sagt Christoph Gelzer, der bei der WRS für die Clusterinitiative Automotive zuständig ist. An den Investitionen der Unternehmen, wie etwa dem Bosch-Forschungscampus in Renningen, könne man sehen, dass der Wandel schon begonnen habe. „Das Geld fließt dort in Zukunftsthemen wie digitale Technologien, künstliche Intelligenz, Robotik und neue Automobilsysteme“, sagt Gelzer. „Unsere Aufgabe ist, die Vernetzung weiter voranzutreiben.“

Ein wesentlicher Aspekt dabei ist der Arbeitsmarkt, der viele Akteure hat, die alle gleichermaßen von Wandel betroffen sind, wie Sabine Stütze-Leinmüller betont. Als Leiterin des Geschäftsbereichs Standortentwicklung IV/Fachkräfte ist sie unter anderem dafür zuständig, den Austausch zwischen Fachkräften, Arbeitsagenturen, Kammern und Gewerkschaften in alle Richtungen zu organisieren, eine umfassende Kommunikationsdrehscheibe zum Rotieren zu bringen. Einerseits müsse der Bedarf an Fachkräften gedeckt werden, andererseits



☐ Sabine Stütze-Leinmüller befasst sich mit dem Bedarf an Fachkräften.



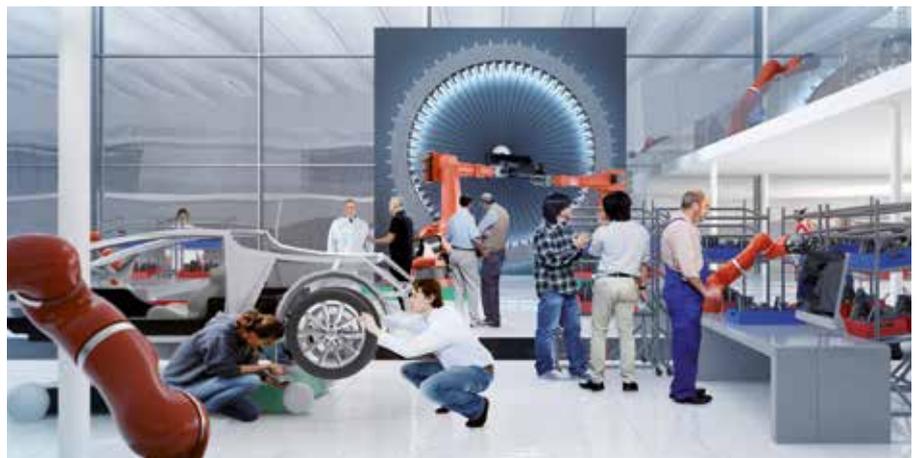
☐ Christoph Gelzer networkt bei der WRS im Bereich Fahrzeugbau.

„Die großen Automobilkonzerne müssen sich weiter öffnen für die Ideen der vielen innovativen IT-Firmen.“

gelte es Arbeitsplätze zu sichern. Etwa ein Drittel der Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie hängen am Verbrennungsmotor. Laut Prognose besteht über alle Wirtschaftsbereiche Baden-Württembergs hinweg, bei knapp 30 Prozent der Arbeitsplätze ein hohes Substituierungspotenzial durch digitale Technologien. Das Thema müsse daher strategisch und ganzheitlich angegangen werden, von der Unternehmenskultur bis hin zu flexiblen Arbeitsformen, so Sabine Stützle-Leinmüller.

Um anschaulich zu machen, wie tiefgreifend der Wandel die Region erfassen wird, greift auch Walter Rogg gerne auf ein Zahlenbeispiel mit Aha-Effekt zurück: Über 50 Prozent der Kinder, die in diesem Jahr eingeschult werden, arbeiten später einmal in Berufen, die es heute noch gar nicht gibt. Die entscheidende Frage dabei ist, wo sie ihren Arbeitsplatz haben werden. In naher Zukunft, meint Wirtschaftsförderer Rogg, seien alle größeren Gewerbegebiete in der Region verbaut. Gleichzeitig würden

viele Entscheidungen fallen, wo neue Produkte hergestellt, Technologien eingesetzt und Innovationen entwickelt werden. „Wer hier keinen Platz findet, ist weg und kommt nicht wieder“, erklärt Rogg. Die Region brauche daher nicht nur ein technologisches Transformationsbündnis, sondern auch ein ökologisch und sozial ausgerichtetes Bündnis, in dem alle Belange berücksichtigt und ernst genommen werden. „Wenn wir an der einen Stelle Flächen für Industrie nehmen, müssen wir sie an anderer Stelle der Natur zurückgeben.“ Als eine Art Leitstern fungiert dabei die Internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart, ein stadtplanerisches Werkzeug für kulturelle, ökonomische und ökologische Innovationen, das bereits einiges in Gang gesetzt habe, so Walter Rogg, dessen Credo lautet: Mehr Mobilität, weniger Verkehr. Das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität habe der Region in den letzten hundert Jahren Wohlstand beschert, sagt er: „Damit das so bleibt, müssen wir die gesamte Materie neu denken.“ [1]



[1] ARENA2036: Neuartige Forschungsumgebung zur Gestaltung des Technologiewandels.



[1] App mit Potential: „mytaxi“ stellt eine direkte Verbindung zwischen Fahrgästen und Fahrern her.

REGIONALE INITIATIVEN

CARS

Die Clusterinitiative Automotive Region Stuttgart (CARS) fördert den Informationsaustausch unter den vielfältigen Akteuren des Fahrzeugbaclusters in der Region Stuttgart. Verschiedene Veranstaltungsformate ermöglichen Kooperationen und Innovationen, bspw. in den Themenbereichen vernetztes Fahrzeug, automatisiertes Fahren, industrielle Transformation und Open Innovation. Über europaweite Partnerschaften werden internationale Kontakte forciert und Erfahrungen aus Partnerregionen fließen in die tägliche Arbeit mit ein.

cars.region-stuttgart.de

Modellregion für nachhaltige Mobilität

In der Modellregion für nachhaltige Mobilität investiert der Verband Region Stuttgart 8,3 Millionen Euro Kofinanzierungsmittel in innovative Mobilitätsprojekte. Die Laufzeit ist von 2012 bis 2021 angesetzt. Bis dato wurden 29 Projekte auf den Weg gebracht, Schwerpunkte sind: Elektromobilität, innovativer ÖPNV und Intermodalität, Sharing von eBikes und ePkws, betriebliches Mobilitätsmanagement. Die regionale Wirtschaftsförderung (WRS) organisiert die Projektleitstelle Elektromobilität/Nachhaltige Mobilität sowie die Öffentlichkeits- und Netzwerkarbeit mit Veranstaltungsreihen und regelmäßigen Netzwerktreffen für Kommunen und Unternehmen.

nachhaltige-mobilitaet.region-stuttgart.de

Transformationsbündnis Automobilwirtschaft Region Stuttgart (Trafo RS)

Das regionale Transformationsbündnis zielt darauf ab, die Transformationsprozesse in der Automobilbranche gemeinsam mit kleinen und mittleren Unternehmen entlang der kompletten Wertschöpfungskette erfolgreich zu gestalten. Dabei stellt es die Herausforderungen für Beschäftigung und Qualifikation der (zukünftigen) Mitarbeiter in der Automobilbranche in den Fokus. Die WRS unterhält die Geschäftsstelle des Trafo RS und koordiniert das Bündnis mit seinen regionalen Partnern. Neben der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart bringen die Handwerkskammer Region Stuttgart, die Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart, der Arbeitgeberverband Südwestmetall, die IG Metall Region Stuttgart, die regionalen Agenturen für Arbeit sowie der DGB Region Nordwürttemberg ihre Kompetenzen zur Arbeitswelt ein.

TecNet ConnectedCar

Das „TecNet ConnectedCar“ bietet regionalen Akteuren im Bereich automatisierter Vernetzung und automatisierten Fahrens eine Plattform zum Austausch von Erfahrungen, zum Anstoß möglicher Kooperationen und zur Bündelung ihrer Kompetenzen. Die Treffen der TecNet Gruppe ConnectedCar finden mehrmals im Jahr statt, i.d.R. bei einladenden Mitgliedsunternehmen.

it.region-stuttgart.de/projekte/tecnet-connectedcar



☒ Auf direktem Weg zum Flughafen: der „Volocopter“ soll in modernen Städten helfen, wachsende Mobilitätsprobleme zu lösen.

Leise Revolte

Sie machen keinen Lärm, sind genügsam und stylisch: In Asien fahren bereits 160 Millionen Elektroroller durch die Gegend. Auch der deutsche Markt hat Potenzial. Seit acht Monaten haben wir auch einen Elektroroller. Das Ergebnis unserer Selbsterfahrung: wir wollen das alltagstaugliche Gefährt nicht mehr missen.

TEXT MICHAEL OHNEWALD FOTOS REINER PFISTERER





Es gibt Dinge im Leben, die sich schwerlich umgehen lassen. Der Großeinkauf beim Discounter gehört dazu. Die Tortur beginnt oft schon bei der Parkplatzsuche: je weiter das Auto von der Eingangstüre abgestellt ist, desto nerviger. Neuerdings habe ich recht kurze Wege. Mein Elektroroller macht es möglich. Ich parke gerne direkt am Portal. Sorgen um Kapazitätsengpässe bei der Logistik treiben mich nicht um. Raum zwischen den Füßen samt Haken zur Absicherung, Gepäckbox und der gute alte Rucksack: so lässt sich auch mit dem Roller ein veritabler Großeinkauf abtransportieren. Gratis gibt es ein gutes Gefühl. Viel einkaufen für wenig Spritgeld.

Eigentlich bin ich eher ein Mensch, der es komfortabel mag. Sitzheizung und guter Sound sind Pflicht im Auto. Und der obligatorische Großeinkauf fand bisher natürlich stets mit dem vierfach bereiften Untersatz statt. Aber manchmal passieren seltsame Dinge im Leben eines Automobilisten. Die Revolution kommt auf leisen Sohlen daher. Seit ich diesen Elektroroller habe, bin ich vor allem auf kurzen Strecken bei fast jedem Wetter „oben ohne“ unterwegs. Meine Freunde wundern sich über den Wandel ihres Weggefährten. „Der ist auf dem Ökotrip“, heißt es hinter vorgehaltener Hand. Es gibt schlechtere Nachreden.

Stuttgart ist die Wiege des Automobils. Das prägte auch mich. Autofahren ist immer Teil meines persönlichen Freiheitsdrangs gewesen, der eigentlich nur begrenzt wurde durch die Notwendigkeit, gelegentlich zu tanken. Ich bin so sozialisiert worden. „Emissionsfreiheit“

gehörte über Jahrzehnte nicht zu meinem Wortschatz. Mit 17 fieberte meine Generation der Zukunft auf vier Rädern entgegen. Und wenn ein PS-Monster irgendwo am Straßenrand stand, war das fast wie im Zoo vor dem Affenkäfig. Die Frage, wieviel Liter auf hundert Kilometer in die Luft geblasen werden, haben wir uns nicht gestellt. Autofahren war einfach angesagt. Ich kann mich noch gut an Werbebotschaften erinnern, mit denen sich die Mineralölkonzerne gegenseitig überboten. So ließ uns Esso beispielsweise wissen: „Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.“

Wir haben es angepackt – und zwar, indem wir selbst kurze Strecken im Auto zurücklegten. Das war unsere Mobilitätskultur. Inzwischen ist es wesentlich leiser geworden um die Frage, welcher Sprit nun der richtige sei für die Zukunft, in der es viel zu tun gibt. Die Pole schmelzen, Südseeinseln droht die Überflutung und bei uns gibt es an Weihnachten manchmal 19 Grad. Das lässt selbst heißblütige PS-Ritter nicht kalt. Grün hat jetzt Macht im Land, nicht nur politisch. Und also fangen wir an, unsere Gewohnheiten zu überdenken. Das dauert in diesen Breitengraden. Neue Antriebe werden gefördert, alte Diesel verteufelt. Das Rennen um den Kraftstoff von Morgen scheint der Strom zu machen, jedenfalls im Kleinen. Wer solche Thesen vor 30 Jahren vertreten hätte, wäre glatt für verrückt erklärt worden. Damals dachte auch noch keiner daran, dass an Kreuzungen riesige Staubsauger stehen oder wahlweise Mooswände, auf dass die Luft besser wird – oder vielleicht auch nur der Messwert im angrenzenden Straßenlabor.

„Höchste Zeit, dass sich etwas bewegt in den Köpfen.“ Solche Sätze hört man öfter, nicht nur an Tagen mit reichlich Feinstaub in der Luft. Am Besten, man fängt bei sich selbst an. Dachte ich mir jedenfalls und beschäftigte mich mit Alternativen, und zwar solchen, die auch Fun machen und obendrein das Budget nicht total ruinieren. Ich suchte irgendwas zwischen Fahrrad und Auto. Da kam mir der gute alte Roller in den Sinn. Mit 16 hatte ich eine himmelblaue Vespa. Schöne Zeit. Aber Zweitakter sind nun wirklich ganz out. In verdichteten Ballungsräumen emissionsfrei und schnell: das wäre die Lösung, dachte ich. Ich besorgte mir ein wenig Lesestoff und stellte fest, dass schon andere auf ähnliche Ideen gekommen sind. Der europäische Markt für Elektroroller wuchs im ersten Quartal 2018 um immerhin 51 Prozent, während der Absatz von konventionellen Rollern um 40 Prozent einbrach. Immer mehr Modelle drängen auf einen vielversprechenden Markt. Aber ist so ein Elektroroller wirklich auch eine Bereicherung für den Alltag?

Es ist Mai 2018 als mir eher zufällig ein Roller am Wegesrand auffällt, weil der Retro-Look mich anspricht. Erinnerungen kommen auf an meine alte Vespa. Vom Fahrer ist weit und breit nichts zu sehen. Das Ding gefällt mir. Kein Auspuff, muss also Elektro sein. Ich hänge einen Zettel an das Gefährt. „Interessiere mich für den Roller. Würde gerne wissen, wie Ihre Erfahrungen sind. Vielleicht könnten Sie mich zurückrufen ...“ Drei Stunden später klingelte das Telefon. Der Roller-Besitzer gab mir eine fernmündliche Schnell-Einweisung. „unu“ nennt sich der Elektroroller. Die Aufladung des herausnehmbaren Akkus, so berichtete er, erfolge bei seinem Gefährt über ein separates Ladegerät an einer normalen Steckdose. Fünf bis sieben Stunden dauere die Ladung. Danach könne man mit dem Roller bis zu 50 Kilometer weit fahren, wenn man allein unterwegs sei. Der elektrische Antriebsmotor könne wahlweise mit 1.000, 2.000 oder 3.000 Watt bestellt werden. Bei allen drei Motorisierungen betrage die Leistung weniger als 4 Kilowatt und die Höchstgeschwindigkeit 45 Stundenkilometer, womit der Roller als Kleinkraftrad zugelassen werde. Er selbst habe die mittlere Motorisierung gewählt. Sie reiche aus, wenn man alleine auf dem Roller unterwegs sei, allerdings komme sein Gefährt zu zweit am Berg an seine Grenzen. „Das sind dann

höchstens noch 25.“ Mein auskunftsfreudiger Telefonkontakt erzählt mir nebenbei auch von den „unu“-Machern und dass dahinter eine Startup-Firma stecke. Umgehend setze ich mich nach dem Gespräch an den Rechner. Das Unternehmen hat seinen Sitz in Berlin. Was den Schwaben besonders freut, ist der Umstand, dass der Motor von Bosch kommt und die Rollerfirma mit vielen Werkstätten eine Kooperation hat. Die Inspektion oder Reperatur würde im Zweifel also der nächste Bosch-Dienst übernehmen. Das klingt doch schon mal ganz gut.

Der Hersteller, so erfahre ich, vertreibt seine Produkte nur online, man stellt sich das Modell also individuell per Mausclick zusammen, wählt die Farbe, stimmt den Sitz darauf ab und entscheidet sich für die gewünschte Motorleistung. Macht Spaß, ein bisschen rumzuklicken. Je nach Motorleistung, Lackierung und Sitzfarbe kostet der Scooter zwischen 1.800 und 2.900 Euro. Ähnlich wie Tesla kommen die „unu“-Macher ohne Zwischenhändler aus. Wer mag, kann über so genannte „Pioniere“ kostenlose Probefahrten vereinbaren. Bei mir half der Telefonkontakt. Er überließ mir sein Gefährt für zehn Minuten. Mein erster Eindruck war gut. Ich entschied mich für das mit 3.000 Watt stärkste Modell – und für zwei Akkus. Das erlaubt eine Distanz von bis 100 Kilometern. Mein „unu“ kostete samt Zubehör inklusive Mehrwertsteuer exakt 3.156 Euro. Ich überwies im Juni das Geld und bekam umgehend das Lieferdatum. Zwei Wochen später war es dann so weit. Der Fahrer von DHL klingelte. In der Kiste, die er mir vors Haus stellte, war mein erster Elektroroller. Die Firma lieferte ihn startbereit. So geht das heute!

Ich hatte mir bereits einen Helm gekauft und nebenbei übers Internet auch noch eine Box für den Gepäckträger bestellt. Die Montage dauert keine zwanzig Minuten. Noch schnell die Rückspiegel drangeschraubt, und schon ging es auf leisen Sohlen durchs Städtle. Schnelles Drehmoment, hübsches Design – so mancher Passant blickte mir hinterher. Ich fühlte mich wie einst in der Jugend mit der Vespa, als das ökologische Gewissen noch nicht so ausgeprägt war. Jetzt regte es sich. Umweltschonender und billiger geht's kaum von A nach B, wenn man nicht selbst strampeln will. Mit dem vollelektrischen Motor kostet das Fahren mit dem „unu“ rund 80 Cent pro 100 Kilometer.

Wer „unu“ fährt, möchte mehr wissen. Die Idee für dieses Gefährt hatten zwei Mainzer Jungs außerhalb des Karnevals: Elias Atahi und Pascal Blum haben beide unabhängig voneinander in Asien studiert. Der eine beschäftigte sich mit Elektro- und Informationstechnik, der andere mit Wirtschafts- und Politikwissenschaften. Der schnelle Wandel in Singapur und Shanghai veranlasste die beiden Deutschen, nach ihrem Studium ein ehrgeiziges Ziel ins Auge zu fassen: das urbane Leben in den Städten nachhaltig mitzugestalten. So wurde 2014 der „unu“ geboren, um das Stadtleben von Verkehr, Abgasen, Lärm und Parkplatznot zu entlasten. Inzwischen zählt das Unternehmen 85 Mitarbeiter aus 20 Nationen. Mit mehr als 10.000 verkauften E-Rollern ist „unu“ Marktführer im deutschsprachigen Raum. Das US-Wirtschaftsmagazin „Forbes“ kürte die innovativen Rollermarktrevoluzzer 2016 zu den vielversprechendsten Jungunternehmern in Europa.

Zu Hause angekommen, lud ich die Batterien erst einmal voll auf, um mich danach einer längeren Probefahrt zu widmen. Auch zu zweit drehte ich eine Runde. Die Angabe der Reichweite ist belastbar. Mein Scooter fährt in der Spitze offiziell 45 Stundenkilometer, tatsächlich sind es manchmal fast 50. Der Akku des Rollers befindet sich unter dem Sitz. Er kann einfach herausgenommen und an einer normalen Steckdose geladen werden. Eine Ladung reicht für eine Reichweite von fast 50 Kilometer. Die letzten sieben Kilometer drosselt

„Ich fühlte mich wie einst in der Jugend mit der Vespa, als das ökologische Gewissen noch nicht so ausgeprägt war.“



bei meinem „unu“ der Motor heftig und aus 50 Stundenkilometern werden nur noch recht lahme 38. Hauptsache aber, man kommt am Ende rollend zu Hause an. Der Ladevorgang dauert rund fünf Stunden, nach zwei Stunden ist der Akku zu 70 Prozent gefüllt. Unter dem Sitz findet auch noch ein zweiter Akku Platz. Den habe ich dabei für längere Strecken.

Mit dem Ding habe ich Spaß, ziehe an der Ampel viele Autos ab. Mehr und mehr nutze ich den Roller für Einkäufe oder Besuche bei Freunden. Die Parkplatzsuche entfällt. Für einen Helm ist Platz in der Box, den anderen kann man unter dem Sitz einhängen. Er ist dann allerdings draußen, was bei Regen suboptimal ist. Sind wir zu zweit unterwegs, ist auch in den Kurven ein wenig Vorsicht geboten. Der hochgeklappte Ständer kommt dem Asphalt manchmal ziemlich nahe. Ansonsten gibt es nicht viel zu nörgeln, wenn man davon absieht, dass leider der Tacho nach 3.000 Kilometer den Geist aufgegeben hat. Bei der nächsten Inspektion wird das behoben, so hoffe ich. Bremsen gut, Reifen ok, Licht ausreichend, Drehmoment „bombe“.

Ich bin in wenigen Monaten zu einem überzeugten Elektroroller-Fan geworden. Selbst im Winter habe ich nicht auf meinen neuen Begleiter verzichtet. Bei Regen wird man an den Beinen zumindest nicht von vorne naß und auch der Wind bleibt weitgehend außen vor. Bei eisigen Straßen allerdings empfiehlt sich eine Pause. Schneller Antrieb und kleine Reifen sorgen für erhebliche Gefahr. Das wurde mir durchaus schmerzlich in einer Seitenstraße bewusst. Passiert ist nichts. Der „unu“ fiel auf den Ständer. Kleiner Kratzer.

Es muss übrigens nicht zwingend ein „unu“ sein. Es gibt inzwischen eine ganze Reihe von Modellen und man muss sie auch nicht unbedingt selbst besitzen. Seit einiger Zeit werden in einigen Großstädten Leihfahrzeuge angeboten. Auch in Stuttgart gibt es „E-Rollersharing“, wie das neudeutsch heißt. Näheres unter www.stella-sharing.de. Was meinen „unu“ betrifft, so werden wir ihn nicht teilen, sondern weiter für uns nutzen. Das heißt, eigentlich habe ich ihn längst geteilt, und zwar wider willen. Meine 17 Jahre alte Tochter fand meinen E-Roller auf Anhieb „geil“. Und da sie erst mit 18 alleine im Auto fahren darf, nimmt sie ihn gerne und oft, was mich durchaus schmerzt. Ich habe das Ding nämlich echt schätzen gelernt. In einigen Wochen wird sie 18. Dann kann sie gerne das Auto vor der Haustüre nehmen. Ich will dann bitte meinen Elektroroller zurück. [.]





