

DIE STAdTISTEN

www.die-stadtisten.de

Generaldebatte

Mobilität

[Optionale Passagen – 5 Minuten Redezeit]

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,

[Folie 1]

wir Stadtisten freuen uns, dass der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart heute – am 19. Jahrestag der Ernennung des Berliner Reichstags zum Parlamentssitz des Deutschen Bundestages – erstmalig eine Generaldebatte durchführt. Ob es für die Premiere gleich das schwierigste Stück zur Inszenierung gebraucht hätte – die Mobilität – wird sich am Ende dieser Sitzung zeigen. Ganz so hoch hinaus wie die Sowjets 1971, die heute vor 47 Jahren mit dem Start von Saljut 1 die erste Raumstation ins Weltall geschossen haben, wollen wir jedoch sicherlich nicht.

[Folie 2]

Entstanden aus dem Prozess „Vision 2030“ darf man erwarten, dass heute quer durchs Plenum kräftig in die Glaskugel geschaut wird (bzw. von meinen Vorrednern wurde).

Wir Stadtisten sind der Auffassung, dass unterschiedliche Lebensrealitäten unterschiedliche Mobilitätsformen erfordern. Stark vereinfacht ist deren grobe Sinnhaftigkeit auf Folie 3 dargestellt. Daher ist es uns wichtig, den verschiedenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen und unterschiedliche Mobilitätsarten miteinander und nicht gegeneinander zu denken. Der auf Verbrennungsmotoren basierende Individualverkehr hat Stuttgart über Jahrzehnte dominiert und geprägt. Diese Mobilitätsart wird aber zunehmend zum Opfer ihres eigenen Erfolgs. Sie ist Hauptursache für viele der verkehrlichen Probleme in Stuttgart, wie Stau und Feinstaub. Dennoch kann das Auto nicht von heute auf morgen ersetzt werden und wird für viele Menschen - etwa Handwerker, Mobilitätseingeschränkte und Bewohner in vom ÖPNV schlecht erschlossenen Gebieten - weiterhin unverzichtbar sein. Auch darf man nicht vergessen, dass Mobilität weit mehr ist, als von einem Ort an den anderen zu gelangen – dazu später mehr.

Für die Lösung der spezifischen Probleme der Stadt braucht es den Blick nach vorne. Wir wollen insbesondere neue Technologien aktiv in die Gestaltung zukünftiger Mobilität einbeziehen.

[Folie 4]

Wir machen uns für neuartige Antriebsformen wie die Elektromobilität mit ihren diversen Energiequellen wie Batterien oder Brennstoffzellen ebenso stark wie für neue Fortbewegungsarten wie das autonome Fahren. Auch neuartige Vehikel wie Monowheels, Elektrotretroller, Segways und

dergleichen können in unseren Augen einen Anteil zur verkehrlichen Entlastung der Stadt beitragen. **All dies ist schon heute verfügbar oder wird es in absehbarer Zeit sein und muss zur Lösung unserer offensichtlichen Verkehrsprobleme in dieser schönen Stadt genutzt werden.**

Mobilität zu denken heißt aber nicht nur, fahrbare Fortbewegung zu denken. Nein, es kann auch heißen, Wohnen und Arbeiten wieder näher zusammenzubringen; es kann auch heißen, Wege zu vermeiden beispielsweise durch Heimarbeit; es kann bedeuten, Mobilität zeitversetzter als heutzutage geschehen zu lassen; es bedeutet auch, zu Fuß gehen attraktiv zu machen, und vieles mehr.

[Folie 5]

Wir sehen Ansätze zur Lösung der offensichtlichen Verkehrs- und Luftprobleme Stuttgarts sowohl im schrittweisen Umbau des Kfz-Verkehrs hin zu mehr Elektromobilität, mehr CarSharing und zu autonomer Mobilität, die zunehmend mit dem ÖPNV verschmelzen wird, als auch darin, den Öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu machen sowie im Ausbau (bzw. man müsste eher sagen „der Schaffung“) eines attraktiven Radwegenetzes und nicht zuletzt der Aufwertung des Fußverkehrs. Immerhin sind erste Schritte beim letztgenannten Punkt schon eingeleitet.

Wie sollen die verschiedenen Verkehrsarten aber konkret miteinander im engen Stuttgarter Kessel Platz haben, ohne sich gegenseitig Konkurrenz zu machen oder sich sogar gegenseitig zu gefährden?

Unsere Antwort auf diese Frage lautet: räumliche Trennung – natürlich im Rahmen der städtebaulichen Möglichkeiten.

Um es konkret zu machen:

Generell muss das Ziel sein, den Kfz-Verkehr **um die Stadt herum** zu führen **anstatt mitten durch!** Für den restlichen Verkehr halten wir ein leistungsfähiges Netz an Hauptverkehrsadern für den Kfz-Verkehr für notwendig, um damit die Wohngebiete von Verkehr und insbesondere von immer mehr zunehmendem Schleichverkehr zu entlasten.

In Wohngebieten abseits dieses Hauptstraßennetzes sehen wir Kfz-verkehrlich ruhigere Bereiche, egal ob Tempo-30-Zonen oder „Shared Space“.

[Folie 6]

Innerhalb dieser Wohngebiete sollte sämtlicher anderer Verkehr abgewickelt werden. Dazu gehört qualitativ guter Fußverkehr, um z.B. zur nächsten Haltestelle zu laufen. Dazu gehört auch, beispielsweise parallel zu den Kfz-Hauptstraßen in den Wohngebieten, eine durchgängige Radverkehrsverbindung zu schaffen, die entsprechende Vorfahrtsregeln an Kreuzungen genießt. **Gegebenenfalls muss der entsprechende Platz für den Radverkehr durch Einbahnregelungen geschaffen werden.** Wir stellen uns ein weitgehend entkoppeltes Radwegenetz vor, insbesondere in den Außenbezirken, ähnlich wie in Holland oder Dänemark.

Zum Radverkehr gehört aber mehr als nur Radwege. Die gesamte Infrastruktur muss vorhanden sein. Beispielsweise gehören dazu Dusch- und Umkleidemöglichkeiten am Arbeitsplatz, sichere Abstellplätze, scherberbenfreie Radwege und null Toleranz gegenüber zugeparkten Radwegen.

Übrigens: Anhänger der halluzinogenen Droge LSD feiern am 19. April 2018 den Fahrradtag. Damit gedenken sie dem ersten erfolgreichen LSD-Selbstversuch. Bei diesem raste der Chemiker Albert Hofmann mit dem Fahrrad nach Hause, hatte jedoch das Gefühl, nicht vorwärts zu kommen.

Weiterhin sollte in den Wohngebieten die Benutzung neuartiger Personentransportmöglichkeiten gestattet werden. Dinge wie etwa elektrische Tretroller, Elektrofahrräder, Monowheels, Hoverboards, Segways sind in vielen Fällen perfekt als Zubringer zur nächsten ÖPNV-Haltestelle, aber heute leider nicht wirklich einsetzbar, da diese auf der Straße nicht erlaubt sind. Um dies zu ändern wäre eine Änderung von Bundesrecht (Stichwort Straßenverkehrsordnung) notwendig - was nicht leicht umzusetzen sein wird, aber bei genügend politischem Druck und Willen machbar ist.

Insbesondere in den Innenstadtbezirken sollten vermehrt Car-Sharing-Stellplätze ausgewiesen werden, die es ermöglichen, im Bedarfsfall auf ein Auto zugreifen zu können, aber gleichzeitig den öffentlichen Raum hinsichtlich Parkierung zu entlasten.

Wir begrüßen außerordentlich, dass die Stadtwerke Elektroroller (Stella) im Stadtgebiet vermieten. Dies ist eine Mobilitätsform, die umweltschonend

und zeiteffizient ist. Insbesondere in der elektrifizierten Zweiradmobilität sehen wir ein großes Lösungspotenzial für Verkehrsprobleme.

Natürlich sind Zweiräder nicht für jedermann geeignet. Im Sinne der Energieeffizienz können aber kleinere Fahrzeuge, wie beispielsweise Zweisitzer, gegenüber Zwei-Tonnen-Panzern, bevorzugt werden. Dies kann durch besondere Fahrspuren oder speziell gekennzeichnete Parkflächen geschehen.

[Folie 7]

Wenden wir uns dem ÖPNV zu.

Die Argumente, den ÖPNV zu nutzen sind vielfältig und gut, stellt er doch zumindest vordergründig betrachtet eine umweltfreundliche Art der Fortbewegung dar. Allerdings muss man gerade auch hier sehr genau hinschauen. In den Hauptverkehrszeiten hat man das Ölsardinenerlebnis, tagsüber eine aufgelockerte Belegung der Sitze, aber häufig auch eine sehr dünne Auslastung der Fahrzeuge – egal ob Bahn oder Bus. **Deswegen kommt die SSB über die tägliche Betriebszeit und über ihr gesamtes Netz lediglich auf eine Gesamtauslastung von 13.6%. Zitat aus dem Geschäftsbericht von 2015, Seite 50 (zum nachlesen für alle, die es nicht glauben): „Trotz den gestiegenen Fahrgastzahlen sank die Platzausnutzung im schienengebundenen Verkehr um 0,4 % Prozentpunkte auf 13,2 %. Im Busbetrieb stieg sie auf 11,6 %.“** Lassen wir es in den letzten beiden Jahren nochmal 1% mehr sein, aber eine Auslastung von weniger als 15% ist nicht das, was man „effiziente Mobilität“ nennen kann. Diese Auslastung

kann auch nicht einfach gesteigert werden, da Netz und Fahrzeuge stets auf den Maximalfall ausgelegt sein müssen, die zeitliche Verteilung der Fahrgäste über den Tag jedoch nicht wesentlich mehr als die heutigen knapp 15% hergibt.

Wir fordern eine sinnvolle Erweiterung des Netzes, insbesondere mit der Schaffung von kurzwegigen Umsteigepunkten – grade hinsichtlich S-Bahn zu U-Bahn klafft leider häufig eine Lücke. Lückenschlüsse wie z.B. zwischen U2, U7 und U12 in Mühlhausen sind notwendig.

Wir müssen folglich darüber nachdenken, wie wir beispielsweise den ÖPNV derart attraktiver machen, dass insbesondere in den Schwachlastgebieten die Auslastung steigt. Hier sehen wir eine Lösung in kleinen, häufiger verkehrenden Bussen, die sich in einigen Jahren gerne noch autonom fortbewegen. Aktuell macht die Firma Moovel mit dem „Moovel Flex Pilot“ vor, dass dies sogar jetzt schon möglich ist, auch ohne autonome Mobilität. Ein solches Angebot wünschen wir uns für schlecht erschlossen Gebiete ebenso, wie für topografisch schwierige, wie etwa Kaltental. Dies geht einher mit dem, was viele andere Städte bereits vormachen, nämlich Busmobilität auf Abruf per App. Würde man einfach nur mehr Busse des heute üblichen Typs einsetzen, so würde man sowohl dem Energieverbrauch als auch der Luftqualität einen Bärendienst erweisen, braucht doch so ein Linienbus im Stadtverkehr zwischen 60 und 80 Liter Diesel auf 100km (das sind wieder Zahlen von der SSB, die diese an ihren Zapfsäulen ermittelt hat).

Außer Frage steht, dass sowohl Stuttgart als auch die gesamte Region bzw. der VVS eine Tarifreform brauchen. Grundsätzlich dürfte es uns allen Geld aus dem städtischen Haushalt (also Steuermittel) wert sein, zumindest für Testprojekte günstige neuartige Tarifmodelle anzubieten, die beispielsweise eine gesamte PKW-Besatzung per Bahn fahren lassen. Oder denken wir an unterschiedliche Preise für gleiche Start- und Zielpunkte bei unterschiedlichen Routen – das muss ein Ende haben. Glaubt man den jüngsten Presseartikeln, dann steht dies tatsächlich unmittelbar bevor. Bleibt zu hoffen, dass es auch wirklich preislich attraktiv wird! Testprojekte für neue Tarifmodelle sollten gestartet werden um herauszufinden, was von den Kunden angenommen wird. Wir sind gesprächsbereit, solange es preislich attraktiv wird.

Die seit kurzem angebotene „Best-Price-App“, die den günstigsten Tarif für Fahrgäste am Monatsende abrechnet, sei hier lobend erwähnt.

Wichtig ist außerdem, dass die Landeshauptstadt in der Regionalversammlung darauf hinwirkt, dass zukünftig nicht nur Bahnkilometer für Pendlerzüge ausgeschrieben und vergeben werden, sondern im gleichen Zuge auch der Bahnanbieter in die Pflicht genommen wird, ausreichend Park-und-Ride-Flächen vorzuhalten.

[Folie 8]

In Frankfurt wurde 1951 die 1. deutsche Automobilausstellung eröffnet. Damals ein Traum, heute ein Alptraum: nach jüngsten Zählungen haben wir derzeit ca. 900000 Markungsüberfahrten je Werktag, also ca. 450000

hinaus und 450000 herein – jeden Tag! Dem gegenüber stehen heute ca. 20000 P+R-Plätze. Mehr P+R vor den Toren der Stadt, um insbesondere Berufspendler auf die Schiene zu locken, ist unabdingbar.

Mobilität ist jedoch nicht nur eine Frage des rein technischen „von A nach B Kommens“, sondern es spielen auch Faktoren wie Zuverlässigkeit, Bequemlichkeit, persönliche Sicherheit und vieles mehr eine nicht zu unterschätzende Rolle. **Man verpasst keinen Anschluss, wenn man mit dem Auto im Stau steht. Im Auto muss man nicht durch teilweise schlecht beleuchtete Unterführungen gehen oder an Bahnsteigen warten, die mitunter wenig einladend oder Vertrauen erweckend wirken. Zuverlässigkeit, Sicherheit und Sauberkeit sind die Schlagworte, die für die Wahl des Verkehrsmittels ebenfalls ausschlaggebend sind.** Deswegen müssen wir darauf hinarbeiten, dass unsere öffentlichen Verkehrsmittel pünktlicher werden und Zubringer- und Wartebereiche sicher und sauber sind.

[Folie 9]

Lassen Sie mich schließen mit dem Fazit, was eine mobile urbane Gesellschaft mit nach wie vor wachsendem Mobilitätsbedürfnis benötigt:

1. Ansätze zur Verkehrsvermeidung (Wohnen und Arbeiten annähern)
2. Motorisierten Individualverkehr, der in wesentlich mehr Facetten als heute über die Straßen rollt (Kfz, E-Roller, Monowheels, uvm.) mit einer stetigen Verbesserung des Emissionsverhaltens bzw. emissionsfreien Antrieben
3. Gut ausgebaute, durchgängige Radwege mit eigenem Netz

4. Einen eng getakteten, gut funktionierenden ÖPNV mit einem attraktiven Netz, das eine Mischung aus Radial- und Tangentialverbindungen bietet sowie gute Umsteigepunkte, um S- und U-Bahn mühelos zu kombinieren
5. Einbindung des Umlands mit abgestimmtem verkehrlichem Handeln
6. Den Blick nach vorne, mit dem die Verschmelzung von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr durch das autonome Fahren schrittweise eingeläutet wird

[Folie 10]

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.