

## STAFFEL' 25: MOBILITÄT DER ZUKUNFT. Expertengespräch als Einstieg zum Verkehrsentwicklungsplan Fellbach. Rathaus Fellbach, 19-22 Uhr

Prof. Dr. Hartmut Topp von der Technischen Universität Kaiserslautern erklärte zu Beginn die räumliche Mobilität zu einem Grundbedürfnis des Menschen, die allerdings in Zukunft trotz Zunahme nur mit verhältnismäßig geringerem Verkehrsaufwand zu gewährleisten ist. Der Energieverbrauch muss deutlich gesenkt werden, die Nebenwirkungen des derzeitigen Verkehrs müssen drastisch gesenkt werden. Luftqualität, Lärm, Klimagase, Feinstaubbelastung, Unfallfolgen, all diese negativen Folgen des dominierenden **Mobilisierten Individualverkehrs (MIV)** müssen künftig einem neuen Konzept weichen, in dem E-Mobilität, Geschwindigkeitsreduzierungen, forcierter Fahrradverkehr und effektives Mobilitätsmanagement regieren. Ein Mobilitätsverbund aus Fußgängern, Fahrradverkehr, **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**, Carsharing soll den IMV langfristig in der innerstädtischen Verkehrsdominanz ablösen. Prof. Topp forderte: „Postfossile Mobilität, und zwar sofort!“ Auch wenn der Planungshorizont des Verkehrsentwicklungsplans bis ins Jahr 2025 reicht, kann dieses zukunftsweisende Mobilitätskonzept sofort ansetzen, z.B. durch E-Mobilität und Fahrradverkehr, welche den Verkehrsflächenverbrauch durch kleinere Fahrzeuge deutlich verringern. Fahrradverkehr kann einfach und ohne große Kosten auf Straßen gelegt werden, wenn diese flächendeckend innerstädtisch zur Zone 30 erklärt werden. Allerdings steht heute schon fest, dass Mobilität um einiges teurer wird, egal ob aufgrund des bereits erreichten Peak-Oils, also der Verknappung von Rohöl oder wegen der kostspieligeren Technik der E-Mobilität. Autos der Zukunft werden teuer und leisten weniger als heute, was zu geringeren Energieverbräuchen führt.

### **1. Dr. Dipl. Ing. Klaus Lönhard (Verband Region Stuttgart): *Verkehr in der Region Stuttgart***

Der Bereich Waiblingen/Fellbach weist nach Stuttgart mit 49% den geringsten Anteil an MIV in der Region auf. Der Fahrradverkehr liegt mit 11% deutlich über dem Durchschnitt. Der ÖPNV wird demografiebedingt abnehmen, da es weniger Schüler geben wird, dafür mehr Senioren mit Führerschein. Hier gilt es unnötige Verkehre zu vermeiden. Die Siedlungsachsen werden entlang der S-Bahnen verlaufen, weiter abgelegene Kommunen werden deutliche Einwohnerrückgänge zu verzeichnen haben. Zu den Restriktionsmöglichkeiten zur Reduzierung des MIV sagte Lönhard leider nichts, auch wenn hier in seiner Präsentation einiges genannt hätte werden können. Bei der Diskussion zeigte sich Lönhard als Anhänger von S21 (schnellere Verbindungen innerhalb der Region) und des Nord-Ost-Rings (hohe Wirtschaftlichkeit), was Prof. Topp allerdings mit der Bemerkung konterte, die Wirtschaftlichkeitsberechnungen von Straßenbauten böten weite, manchmal willkürliche Kalkulationsspielräume, was den Nutzen angeht.

### **2. Frank Bodenhöfer (Verkehrsverbund Stuttgart, VVS): *Zukunft des Öffentlichen Personennahverkehrs.***

Bodenhöfer lobte die Fellbacher als fleißige Nutzer des ÖPNV. Die Buslinie 60 von Fellbach nach Oeffingen sei die am meisten genutzte im ganzen Verkehrsverbund. Hoffnung auf ein gewandeltes Verhältnis der künftigen Verkehrsteilnehmer machen jüngste Untersuchungen zum Image des Autos bei Jugendlichen. Waren hier früher Spitzenwerte bei der Bewertung des Autos ausgemacht worden, so geben die heutigen Jugendlichen zu 68% an, dass ein Auto nur eines unter vielen Fortbewegungsmöglichkeiten sei. Somit sind künftige Kunden nicht mehr so sehr auf

das Auto fixiert, zeigen sich umweltbewusster und bevorzugen einen Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln. Bodenhöfer sieht den ÖPNV des VVS als Herzstück eines integrierten Mobilitätsdienstleistungsunternehmens. Eine einheitliche Mobilitätschipkarte mit verschiedenen Flatratemodellen soll mittelfristig die derzeitigen Dauer- und Mehrfahrkartensysteme ersetzen und zu höherer Akzeptanz führen. Auch die informationelle Vernetzung ist wichtig, ein Mobilitätsportal, zugänglich über Internet oder Handy, soll ein Netzwerk aus verschiedenen Mobilitätsangeboten schnüren (Mitfahrgelegenheiten, Taxis, Leihautos & -fahrräder, ÖPNV und Bahn. Zur Fellbacher ÖPNV-Situation befragt könnte er sich, gerade im Zusammenhang mit dem neuen Kombibad, eine bessere Stadtverbindung der Linie 60 mit Oeffingen vorstellen.

### **3. Dr. Sylvia Körntgen (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club, ADFC, Baden-Württemberg): *Fahrradmobilität 2030***

Im Koalitionsvertrag der Grün-roten Landesregierung steht das Ziel, den Fahrradverkehr innerhalb der nächsten Jahre auf 20% Anteil an den Verkehrsmitteln zu steigern. Autos werden durchschnittlich nur eine Stunde am Tag bewegt, den Rest der Zeit stehen sie auf privaten oder öffentlichen Räumen. Deshalb sollte es in Zukunft intelligentere Nutzungskonzepte für Auto geben, es sollte weitgehend aus Wohngebieten verschwinden, was zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität führen würde (weniger Lärm, mehr Spielraum für Kinder, bessere Luft etc.). Für den heute schon deutlich zunehmenden Fahrradverkehr müssen Radschnellverbindungen innerhalb und zwischen den Städten eingerichtet werden, damit auch Strecken über 2 km gut mit dem Fahrrad bewältigt werden können. Außerdem werden neue Fahrradgenerationen wie das E-Bike und Pedelecs deutlich schneller fahren können als das durchschnittliche Fahrrad, Fahrradwege auf Gehwegen sind hier fehl am Platz. Fahrradverkehre müssen besser mit anderen Mobilitätskonzepten an Schnittpunkten verknüpft werden (Carsharing, ÖPNV). Auch Arbeitgeber müssten stellenweise noch für die Vorzüge des Fahrradverkehrs sensibilisiert werden, wettertaugliche und diebstahlsichere Stellplätze sind noch eine Seltenheit. Zu einer Frage nach Gender-Mainstreaming in der Verkehrsplanung teilte Körntgen mit, dass die Frauen in Fellbach etwas weniger Fahrrad fahren als die Männer.

### **Prof. Dr. Jürgen Peters (Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel, Berlin): *Mobilität und gesellschaftlicher Wandel***

Zu Beginn gab es erstmal ein großes Lob: „Das ÖPNV-Niveau in Fellbach ist genial!“, gerade wenn man es mit anderen Regionen Deutschlands wie Mecklenburg-Vorpommern vergleicht. Wie Dr. Körntgen verwies Peters auf das gesunkene Image des Autos bei der jungen Generation. Er fordert eine dreifache Vernetzung: verkehrlich, energetisch und digital. Also ein Mix aus möglichst energiesparenden Verkehrsmitteln, ein innovatives Netz aus Energieerzeugung und Nutzung flächendeckend in Deutschland, hier sei Holland schon wesentlich weiter. In Cafes kann man dort vielerorts schon sein Pedelec aufladen. Die digitalen Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten sollen für die Abstimmung von Mobilitätsbedürfnissen und Angeboten genutzt werden. In Sachen Finanzierung der künftigen Verkehrsinfrastruktur ist sich Peters sicher, dass innerhalb der nächsten 7 Jahre eine PKW-Maut auf Autobahnen kommt.

**Professor Dr. Karl-Heinz Schweig (Fachhochschule Gelsenkirchen):  
Güterverkehr zukunftsfähig gestalten**

Bis zum Jahr 2025 prognostiziert Prof. Schweig eine exorbitante Steigerung des LKW-Güterverkehrs im Vergleich zu heute. ProgTrans z.B. geht von einer Steigerung um 23% zwischen 2008 und 2025 aus. Güterverkehr ist wichtig, um den Wirtschaftsstandort Deutschland zu sichern. Deshalb bedarf es intelligenter Systeme der Citylogistik, um diesen gesteigerten Verkehr nicht zulasten der städtischen Lebensräume zu organisieren. Hier bieten Dienstleister die Übernahme und Feinverteilung von Gütern innerhalb der letzten 2 km städtischer Räume an. Obwohl die Citylogistik zu einer deutlichen Reduzierung von Fahrten und Kilometerleistungen führte, zeigen zahlreiche Versuche der letzten Jahrzehnte jedoch, dass viele Projekte an mangelndem Interesse des Handels oder produzierenden Gewerbes scheitern. Die Städte wissen häufig nichts von den Möglichkeiten. In Nordrhein-Westfalen zeigte sich nach stürmischen Anfangsjahren in den 90ern ein Rückgang in den letzten Jahren. Regensburg darf als eine der wenigen langfristig erfolgreichen Regionen gelten. Hier müssen die Kommunen lernen, entstehende Problemlagen zwischen Citylogistikanbietern und Speditionen zum eigenen Vorteil zu entschärfen (z.B. die Angst vor Werksspionage, denn der Citylogistiker kennt natürlich Kunden- und Speditionsfrachtmengen). Die negativen externen Effekte des automobilen Güterverkehrs für die Städte (Lärm, Verkehrsbehinderung und -gefährdung) werde nur selten von den Kommunen kompensiert.

Diskussionsrunde:

**Ulli Posselt** regte unter anderem an, ein grundsätzlich vernetzteres Denken Raum greifen zu lassen. Im Detail wünschte er sich die - früher bereits praktizierte - Möglichkeit, dass am Bushaltepunkt Bahnhof die Abfahrtszeiten der S-Bahnen angezeigt werden. Hr. Bodenhöfer (VVS) versprach, den Vorschlag weiterzuleiten, in Waiblingen gebe es bereits wieder ein derartiges System, die technischen Probleme seien also behoben.

Das Auto sollte, nach dem Vorbild des Freiburger Vauban-Viertels oder des Französischen Viertels in Tübingen, in den Wohngebieten nur Gast sein, kein Dauerparker.

Überlegen, ob nicht auch Taxis in ihren Wartezeiten Zustellungsaufgaben im Zuge eines Citylogistikmodells ausführen könnten, denn sie kennen die Verbindungen am besten.

**Thomas Krell** wünschte sich eine stärkere Einbindung des Schienenverkehrs in den Gütertransport. Prof. Schweig forderte zustimmend noch die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt auszubauen und die Citylogistik voranzubringen.

**Joseph Michl** von der ARGE-Nordost will die Diskussion eine Stufe früher ansetzen, und zwar bei der Vermeidung unnützer Verkehre, wobei Prof. Schweig im gerade für den Güterverkehr recht gibt. Das vom Wuppertal-Institut untersuchte Beispiel der langen Reise eines Joghurtbechers spreche Bände.

**Weitere Bürgerideen waren:**

Anstelle von zig Paket- und Postdiensten könnte jede Kommune Lizenzverträge mit nur einem Anbieter abschließen, der dann die Feinverteilung nach dem

Citylogistikmodell übernimmt. Hier wären allerdings noch wettbewerbsrechtliche Fragen zu klären.

Einkaufen auf der grünen Wiese sollte nicht mehr gefördert oder geplant werden, auch so lassen sich unnötige Verkehre vermeiden und der innerstädtische Handel wird belebt.

Eine Bürgerin gab zu Bedenken, dass der laufende Prozess der Sicherheitsüberprüfung und Lizenzierung von Speditionen, die am Luftfrachtverkehr teilnehmen, zu einer qualitativen Aufwertung des Speditionsgewerbes führen wird.