

nemo

NEUE MOBILITÄT IN DER REGION STUTTGART



Städte der Zukunft Daimler-Trendforscherin Marianne Reeb im Interview | Seite 4

Mehr Rad und mehr Bus Tübingens OB Boris Palmer geht mutig voran | Seite 24

E-Autos für Anfänger Wie sich Fahrschulen auf die neue Zeit einstellen | Seite 10

Inhalt



- INTERVIEW · **TRENDFORSCHERIN MARIANNE REEB** „Mobilität ist auch ein Grundrecht“ **4**
- SELBSTVERSUCH · **NACHWUCHSARBEIT AN DER BASIS** Das Elektroauto macht Schule **10**
- REPORTAGE · **NEUE PENDLERPORTALE** Mitfahren liegt wieder im Trend **16**
- THEMA · **AUF DER SUCHE NACH DEM PASSENDE E-TRANSPORTER** Ein Bäcker macht mobil **20**
- PORTRÄT · **TÜBINGENS OB BORIS PALMER** Wider die Pfützenpolitik **24**
- REPORTAGE · **BÜRGER-RIKSCHA IN STUTTGART-VAIHINGEN** Bewegende Initiative **28**
- INTERVIEW · **VERKEHRSPLANER PROFESSOR MARKUS FRIEDRICH** „Jeder Ausbau braucht Zeit“ **32**
- THEMA · **CITIES FOR MOBILITY** Weltkongress für Netzwerker **38**
- PORTRÄT · **EXPRESS MIT DEM BUS** Relaxes Reisen in der Region **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** Bechtle Druck&Service GmbH & Co. KG **Die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH** ist eine Tochter des Verbands Region Stuttgart.
Bildnachweis Reiner Pfisterer (1, 2, 3, 10, – 39, 48); Daimler AG (4, 5, 9); Daimler AG, Future Innovation (RD/RIF), Realisierung XOIO GmbH (7); Stadt Stuttgart (40, 41); Gottfried Stoppel (42 – 47)

DAS MAGAZIN NEMO ERSCHEINT EIN MAL PRO JAHR. DIE NÄCHSTE AUSGABE KOMMT IM **FRÜHJAHR 2019**.



NEMO – NEUE MOBILITÄT IN DER REGION STUTTGART



Editorial

Mehr als die Vergangenheit interessiert mich die Zukunft, denn in ihr gedenke ich zu leben“, hat Albert Einstein einmal gesagt. Das Dumme ist nur, dass die besagte Zukunft nur schwer zu beschreiben ist. Deshalb gibt es nicht nur mancherlei Szenarien, sondern auch eine Vielzahl von Fachleuten, die sich in dem Kunststück versuchen, die Zukunft vorweg zu nehmen. Ohne Gewähr, versteht sich. Wie nötig es ist, sich gerade in der Region Stuttgart mit der Zukunft der Mobilität zu befassen, wird anhand einiger weniger Zahlen offenkundig. Im Ballungsraum am Neckar leben aktuell mehr als 2,7 Millionen Menschen aus 180 Nationen. Stuttgart und die fünf umliegenden Landkreise bilden als eng verzahnte Region einen der innovativsten und wirtschaftsstärksten Standorte Europas, dessen wirtschaftlicher Erfolg enorm von der Automobilwirtschaft abhängt. Dort sind mehr als 200.000 Menschen beschäftigt, viele ihrer Arbeitsplätze hängen unmittelbar am Diesel, für den seit dem Leipziger Fahrverbotsurteil die Uhr tickt.

Die Autoindustrie befindet sich weltweit im Umbruch – und gerade die deutschen Hersteller arbeiten derzeit mit Hochdruck daran, ihre Produktionsstätten fit für die künftigen Herausforderungen zu machen. Vor diesem Hintergrund hat die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart (WRS) das „Transformationsbündnis Automobilwirtschaft“ aus der Taufe gehoben. Die Initiative bringt Arbeitnehmer, Arbeitgeber, Arbeitsagentur, Industrie- sowie Handwerkskammer und viele weitere Fachleute an einen Tisch. Gemeinsam will man den Strukturwandel der Branche in der Region begleiten und sich Gedanken darüber machen, was die Veränderungen bewirken und wie man sie gestalten kann.

Wie sieht sie also aus, die vielzitierte Zukunft der Mobilität? Wie werden sich die Städte verändern und welche Herausforderungen gilt es zu meistern? Welche Chancen entstehen durch neue Geschäftsfelder? Mit solchen und anderen Fragen beschäftigt sich nicht nur die Redaktion des Magazins nemo, sondern auch Marianne Reeb. Sie ist Trendforscherin bei Daimler und durchaus zuversichtlich, was die Zukunft des Ballungsraums Stuttgart betrifft, wie sie im Interview erklärt: „In der Region Stuttgart wird bundesweit gesehen etwa jedes zehnte angemeldete Patent entwickelt. Auch das gehört zur Identität“, sagt sie. „Das Auto wurde hier in der Region erfunden, und ich glaube, es wird hier auch neu erfunden werden. Ich bin mir sicher: wir werden auch in zwanzig Jahren noch Autos bauen. Sie werden sich nur stark verändern.“

Der Veränderungsdruck ist hoch, nicht nur wegen richterlicher Vorgaben, sondern auch deshalb, weil immer mehr Menschen immer mehr Zeit auf den Straßen verbringen. Das ist ebenso umweltbelastend wie auch ineffizient. In der Region pendeln täglich rund 75 Prozent der 1,2 Millionen Beschäftigten zur Arbeit, das sind 900.000 Berufspendler. Dabei ist ein Trend unverkennbar: Immer mehr Pendler legen im Berufsverkehr immer weitere Wege zurück – was vielfach zu immer längeren Staus und unnötigem Stress führt. Was lässt sich dagegen tun? Boris Palmer, OB von Tübingen, dem in der neuen Ausgabe ein Porträt gewidmet ist, setzt in seinem Revier vor allem aufs Fahrrad und auf ein gutes Busnetz. So ist die Busfahrt neuerdings in Tübingen samstags für alle kostenlos. Ein



[.] Dr. Walter Rogg

Geschäftsführer Wirtschaftsförderung
Region Stuttgart GmbH



[.] Dr. Nicola Schelling

Regionaldirektorin
Verband Region Stuttgart

interessanter Ansatz. Apropos Busse: Seit Dezember 2016 ist in der Region Stuttgart auf drei zusätzlichen Linien täglich eine blaue Busflotte unterwegs, die für Überraschungsmomente sorgt: Die Expressbusse namens RELEX verbinden den Komfort und das Tempo von Fernreisen mit dem Takt des öffentlichen Nahverkehrs. Und sie schließen innerhalb kurzer Zeit Lücken im ansonsten engmaschigen regionalen ÖPNV-Netz. Ein gutes Beispiel, über das wir genauso gerne berichten wie über das Fahrgemeinschaftsportal MatchRiderGo, über das Pendler auf angebotenen Routen täglich Mitfahrgelegenheiten buchen können.

Auch im Individualverkehr stehen die Zeichen auf Wandel. Laut einer Studie setzen die großen Autokonzerne zunehmend auf Elektromobilität. Allein in den vergangenen zwei Jahren, so haben 16 für eine Studie befragte Konzerne angegeben, wurden 25 konkrete Projekte im Wert von 5,2 Milliarden Euro für diese neue Antriebsart angestoßen. 15 Projekte im Umfang von 4,7 Milliarden Euro wurden seit Anfang 2016 von Volkswagen, BMW und Daimler gestartet. Das lässt hoffen, und so manche Fahrschule stellt sich bereits darauf ein, indem sie den Nachwuchs gezielt in E-Mobilen schult, wie eine unserer nemo-Geschichten offenbart. Wer in der Fahrschule positive Erfahrungen mit Elektroautos macht, trägt später womöglich dazu bei, dass die Luft in den Großstädten besser wird, indem er sich ein Elektroauto zulegt. Dass es allerdings noch ein weiter Weg bis zum endgültigen Durchbruch der Elektromobilität ist, zeigt unter anderem die Geschichte des Stuttgarter Bäckers und Unternehmers Falk Hafendörfer und seinen Kollegen aus der Branche. Weil die Automobilindustrie keinen passenden E-Transporter liefern konnte, haben sie in Eigenregie maßgeschneiderte Fahrzeuge entwickeln und bauen lassen. Solche und andere Beiträge erwarten Sie in der neuen Ausgabe des Magazins nemo, das immer wieder aufzeigt, wohin die Reise bei der neuen Mobilität geht – oder zumindest gehen könnte. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre. **[.]**

„Mobilität ist auch ein Grundrecht“

Marianne Reeb ist Professorin für Kulturarbeit und hat einen interessanten Job: sie skizziert die Zukunft. Reeb ist Trendforscherin und arbeitet in der Abteilung „Future, Life, Mobility“ von Daimler in Sindelfingen.

INTERVIEW MICHAEL OHNEWALD FOTOS DAIMLER AG





Frau Reeb, Zukunft ist etwas, das meistens schon da ist, bevor man damit rechnet. Der Autokonzern Daimler leistet sich deshalb eine Futurologin. Was genau tun Sie hier mit ihrem Team?

Marianne Reeb: Wir entwickeln ganzheitliche Zukunftsvisionen und beschäftigen uns beispielsweise mit der Frage, wie Mobilität in den Städten langfristig aussehen wird. Das setzen wir dann in Bildern um. Wir sind aber zugleich auch Trendforscher und beschäftigen uns mit Dingen, die einen nicht ganz so langen Zeithorizont haben und vielleicht schon in den nächsten zehn Jahren passieren.

Ist Sindelfingen wirklich ein guter Ort für die Erforschung der Zukunft?

Marianne Reeb: Vor drei Jahren sind wir von Berlin mit der Zukunftsforschung nach Sindelfingen gezogen, weil wir näher an den Projekten und Prozessen des Konzerns sein wollten. Das hat sich als klug erwiesen. Aber die Welt besteht für ein global agierendes Unternehmen nicht nur aus Deutschland und Europa. Deshalb hat meine Abteilung auch noch Außenstellen in Peking und im Silicon Valley. Dort waren wir als Zukunftsforscher übrigens die Ersten, die sich vor Ort vernetzt haben. Mitte der neunziger Jahre haben wir angefangen, an diesem Platz präsent zu sein.

Und woraus speisen sich ihre Erkenntnisse über die Zukunft? Haben Sie eine Kristallkugel auf ihrem Schreibtisch?

Marianne Reeb: Schön wär's. Niemand weiß genau, wie die Zukunft aussieht. Wir entwerfen Bilder davon und skizzieren auch Alternativen, indem wir das verfügbare Wissen bündeln und viele Gespräche mit Experten fast überall auf der Welt führen. Es geht dabei am Ende des Tages nicht zuvorderst darum, ob wir die Zukunft präzise vorweg genommen haben, sondern es geht vor allem darum, ob die Entscheidungsträger im Konzern auf die von uns für möglich erachteten Szenarien ausreichend vorbereitet sind. Dabei arbeiten wir gut vernetzt im Konzern und eng mit dem Strategiebereich zusammen, der uns immer wieder einbindet und seine Erkenntnisse dann gebündelt in den Vorstand einbringt. Zudem werden wir bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge sehr früh eingebunden. In welche Welt kommt das neue Modell? Welche Anforderungen und Herausforderungen werden in dieser Welt gestellt? Solche Themen beschäftigen uns.

Vor einiger Zeit war Dieter Zetsche im Silicon Valley. Dort soll ihm ein junger Start-up-Unternehmer zum Ende des Gesprächs „viel Glück“ gewünscht haben. An Selbstbewusstsein fehlt es offenbar nicht in den Garagenfirmen. Die trauen

sich einiges zu, wenn es um die Mobilität der Zukunft geht. Bereitet Ihnen das schlaflose Nächte?

Marianne Reeb: Nein, ich schlafe sehr gut. Und ich muss ein bisschen schmunzeln über diese Geschichte. Es ist, wie ich meine, einerseits das Recht der Jugend, den Erfahrenen gegenüber manchmal auch ein bisschen Selbstbewusstsein zu sein. Andererseits ist Dieter Zetsche nicht von ungefähr im Silicon Valley. Wir sehen durchaus, dass sich die Welt verändert. Die Innovationszyklen werden immer kürzer. Und deshalb wollen wir lernen von denen, die sich vorgenommen haben, die Märkte zu revolutionieren. Die große Herausforderung besteht darin, sich so auf die sich verändernde Welt einzustellen, dass man auch in zwanzig Jahren noch erfolgreich ist.

Vor zwanzig Jahren wäre vermutlich jeder für verrückt erklärt worden, der angekündigt hätte, mal eben ein Auto auf den Markt bringen zu wollen. Das hätte man als Science Fiction abgetan. Jetzt sind plötzlich auch ganz andere Player unterwegs. Stichwort Google oder Tesla.

Marianne Reeb: Genau damit müssen wir uns beschäftigen, wobei das zunächst einmal gar keine Bedrohung ist. Wir bewegen uns ja seit vielen Jahren auch in neuen Feldern, ohne die alten aufzugeben. Denken sie an das Thema Mobilitätsdienstleistungen. Ich habe das Gefühl, dass im Moment sehr viele Player sehr vieles ausprobieren. Irgendwann wird es eine Konsolidierungsphase geben. Spätestens dann wird sich zeigen, was sinnvoll ist und was weniger sinnvoll ist und was man vielleicht auch besser mit Partnern angeht. Das Neue ist, dass heute ausprobiert wird nach der Divise: lasst es uns machen, lasst uns das Ergebnis anschauen und wenn es nicht funktioniert, dann haben wir immerhin etwas gelernt.

Im besten Fall kann man auch von den Zukunftsbildern lernen, die Sie mit ihrem Team entwerfen. An der Wand hängt eine Ansicht von Stuttgart, wie es einmal sein könnte. Was genau steckt dahinter?

Marianne Reeb: Wir haben angefangen mit diesen holistischen Bildern, um zu zeigen, wie es in zwanzig Jahren an unterschiedlichen Orten aussehen könnte. Das haben wir für verschiedene Städte gemacht, darunter für Shanghai, Los Angeles und Berlin, um auch zu verdeutlichen, wie unterschiedlich diese Städte sind. Wir nutzen das nicht nur nach draußen, sondern vor allem auch nach drinnen, um den Kollegen, die die Fahrzeuge entwickeln, bildlich vor Augen zu führen, wie die Zukunft aussehen könnte. Wir nutzen das aber auch, um den Menschen im Unternehmen Lust darauf zu machen, sich an dieser Zukunft



zu beteiligen und sie mitzugestalten. Stuttgart haben wir in Szene gesetzt, um den Mitarbeitern hier vor Ort zu zeigen, dass sie das unmittelbar betrifft und dass ihre Stadt vielleicht eines Tages so aussehen könnte. Wir sagen nicht „wird“. Denn das liegt nicht in unserer Hand.

Wenn man ihr Stuttgart-Bild anschaut, sieht man eine hübsche Seilbahn und wenige, zurückgenommene Straßen, aber viel Raum für die Menschen. In den siebziger Jahren wurden viele Städte autotauglich gemacht. Kehrt sich dieser Trend jetzt um?

Marianne Reeb: Absolut. Wir haben im vergangenen Jahr mit Stadt- und Verkehrsplanern in 15 europäischen Metropolen gesprochen. Alle haben angekündigt, mehr Lebensqualität für die Menschen schaffen zu wollen, die dort leben. Die Städte wollen



❑ Die Trendforscher von Daimler haben Bilder der Zukunft entworfen. So könnte es eines Tages in der baden-württembergischen Landeshauptstadt aussehen.

angenehme Orte sein für die Menschen und nicht nur für den Verkehr, der sich auf breiten Schienen mitten durch die City zieht. In den sechziger und siebziger Jahren war es übergeordnetes Ziel, autogerechte Städte zu bauen. Heute sind menschengerechte Städte mit hoher Lebensqualität das Ziel. Das heißt nicht, dass unsere Städte künftig komplett autofrei sein werden. Solche Extremszenarien nehmen Menschen nicht mit. Nicht jeder hat Lust, sein Auto zu teilen, nicht jeder will öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Die Zukunft ist komplexer.

Komplex ist in der Politik aber schwer zu vermitteln. Manchmal hat man in der Diskussion um die Mobilität der Zukunft den Eindruck, dass immer wieder mit allzu einfachen Ansätzen operiert wird.

Marianne Reeb: Das stimmt. Ich stelle aber auch fest, dass es mittlerweile einen zunehmend breiteren Ansatz gibt und dass mehr miteinander geredet wird statt übereinander. Viele Zukunftsvisionen sind allerdings noch zu technokratisch und nehmen den Menschen oft nicht ausreichend mit. Diesen Fehler wollen wir nicht machen. Deshalb ist es für uns als Daimler-Konzern beispielsweise wichtig, mit den Städten ins Gespräch zu kommen und zu erfahren, wie dort gedacht wird. Wir

dürfen die Städte nicht mehr als Orte betrachten, in denen lediglich unsere Produkte unterwegs sind. Das ist zu wenig. Man muss miteinander ausloten, was für beide Seiten hilfreich und attraktiv ist. Zukunftsvisionen kann man nur gemeinsam entwickeln und umsetzen.

Auf ihrem Porträt der baden-württembergischen Landeshauptstadt von Morgen wird auf einer Tafel angezeigt, dass der Verkehr aktuell hoch sei und die Gebühr deshalb bei 98 Euro liege. Halten Sie die Maut für ein Steuerungselement, das für die Zukunft trägt?

Marianne Reeb: Das ist eine Möglichkeit. Die Nutzung der Straße kostet nicht immer 98 Euro, nur zu bestimmten Zeiten, in denen sich der Verkehr ballt. In der Gegenrichtung ist es dann unter Umständen wesentlich billiger. Nur jene, die unbedingt fahren müssen, werden zu diesem Zeitpunkt fahren und das Geld ausgeben. Das ist eine Option, den Verkehrsfluss zu verbessern. Denkbar sind aber auch andere Möglichkeiten wie eine Belohnung durch Mobilitätspunkte, wenn man beispielsweise in der Rush-Hour bewusst auf eine Fahrt verzichtet. Mit den Punkten kann man dann später umsonst parken. Auf diese Weise könnte man den Verkehr umsteuern und spürbar reduzieren.

Die Zukunft gibt es in Bildern, die Gegenwart gibt es in Staumeldungen. Würden Sie sagen, dass sich das Fenster der Veränderung gerade öffnet?

Marianne Reeb: Gerade für Stuttgart kann ich das bestätigen. Das Fenster der Veränderung beginnt sich hier zu öffnen. Dabei kommen drei Dinge zusammen: da ist zum einen die stark vom Auto abhängige Wirtschaftsregion. Zum zweiten leiden die Stadt und ihre Bewohner zunehmend unter dem zweifelhaften Image der Stauhauptstadt. Und zum dritten wird die Stadt von einem grünen Oberbürgermeister und das Land von einem grünen Ministerpräsidenten regiert. Daraus erwächst eine Chance, die Dinge zu verändern. Für Wandel braucht es allerdings nicht nur Bereitschaft, sondern auch Geld. Die Bereitschaft ist da, weil der Leidensdruck groß ist. Das Geld ist da, weil die Zukunft der Region davon abhängt, dass der Wandel gelingt.

Wenn Sie für einen Moment über den engen Stuttgarter Talkessel hinausblicken: welche Städte haben aus ihrer Sicht die größten Fortschritte auf dem Weg in die Zukunft gemacht?

Marianne Reeb: Skandinavische Städte wie Oslo oder Kopenhagen geben viel Geld aus für eine neue Infrastruktur. Auch Amsterdam ist ein gutes Beispiel. Dort wird die Tradition des Fahrradfahrens hoch gehalten, wobei es dort natürlich aufgrund der Topographie einfacher ist als beispielsweise in Stuttgart. Mailand ist eine spannende Stadt, weil dort viele Mobilitätsprojekte ausprobiert werden. Wien ist sehr weit, auch Hamburg. London ist auch interessant, weil die dort sehr früh reagiert haben und über entsprechende Erfahrungen verfügen. Seit Februar 2003 muss für die Fahrt mit dem Auto in die wichtigsten Kernstadtteile von London die sogenannte Congestion Charge entrichtet werden, also eine Einfahrtsgebühr. Inzwischen ist es dort aber so, dass durch den Lieferverkehr und Taxiservices neue Probleme entstanden sind. Auch das beobachten wir.

Was gefällt Ihnen an Kopenhagen?

Marianne Reeb: Die haben eine klare Smart-City-Strategie. Es geht dort nicht nur um Verbote und um Gebote, sondern es geht vor allem auch um optimierte Verkehrsströme. Da wird einiges ausprobiert. Es gibt beispielsweise die ersten lernenden Systeme, die nicht nur messen, wie viele Autos gerade unterwegs sind, sondern auch voraussagen können, wann ein Stau entstehen wird. Darauf kann man beispielsweise reagieren, indem man den Autofahrern sagt: wenn du jetzt hier entlang fährst, dann wird es doppelt so teuer. Fahr deshalb lieber später oder nimm eine andere Strecke, so wie wir das in unser Stuttgarter Szenario integriert haben. Mit solchen Dingen beschäftigen sich die Verkehrsplaner in Kopenhagen bereits intensiv. Nebenbei wird der öffentliche Nahverkehr in der Stadt ausgebaut und so verbessert, dass er attraktiv bleibt.

„Wir werden auch in zwanzig Jahren noch Autos bauen. Sie werden sich nur stark verändern.“

Wie bewerten Sie die Busse und Bahnen in Stuttgart?

Marianne Reeb: Ich benutze den öffentlichen Nahverkehr öfter in Stuttgart. Es ist hier in Stuttgart viel angenehmer mit der S-Bahn zu fahren als in Berlin, weil hier die Fahrzeuge besser sind. Auf der anderen Seite gehe ich in Berlin einfach zum Bahnhof und dann kommt zeitnah ein Zug. In Stuttgart schaue ich immer, wann genau die Bahn kommt oder kommen soll, weil die Züge hier in der Taktung nicht so häufig fahren. In Stuttgart selbst, so nehme ich das jedenfalls wahr, ist der öffentliche Nahverkehr recht gut. Das Problem ist eher die Anbindung hinaus in die Region. Da kann man noch optimieren und flexibilisieren.

Woran denken Sie da?

Marianne Reeb: Zu bestimmten Zeiten muss nicht zwingend ein großer Bus verkehren, da tut es auch ein kleinerer. Warum schicken wir zu vorgerückter Stunde direkt auf Anforderungen nicht kleinere Busse auf die Reise? Da muss ich als Frau nicht lange draußen an der Bushaltstelle warten. Das sind so die Zukunftsvisionen, die ich habe, wenn es um den öffentlichen Nahverkehr geht.

Dergleichen kostet vermutlich viel Geld. Nehmen wir mal an, Sie wären Oberbürgermeisterin von Stuttgart und hätten reichlich Geld zur Verfügung: was würden sie dann als erstes tun in Sachen Mobilität?

Marianne Reeb: In Stuttgart würde ich tatsächlich damit anfangen, die großen Verkehrsadern unter die Erde zu verlegen. Diese Straßen sind nicht nur laut, sie trennen auch. Damit eine Stadt lebt und pulsiert, müssen Menschen von der einen Straßenseite auf die andere gehen können, ohne dass ihnen dies Mühe macht oder Überwindung kostet. Und ich würde die Infrastruktur so verändern, dass es für die Menschen bequemer wird, unterwegs zu sein mit dem Mittel ihrer Wahl. Vernetzung, autonomes Fahren, Sharing und neue Antriebe – all das würde ich optimieren. Mobilität ist auch ein Grundrecht. Es muss für alle erschwinglich sein und es darf nicht zu viel Zeit und Geld kosten.

Muss man denn bei alledem nicht in unterschiedlichen Zielgruppen denken? Menschen, die jetzt im Ruhestand sind, standen einst als Kinder vor einem Porsche oder Mercedes, und träumten davon, ihn eines Tages zu fahren. Die junge Generation muss ein Auto nicht zwingend besitzen, sie will es vielleicht im Zweifel nur fahren, oder?

Marianne Reeb: Die Jugend hat heutzutage tatsächlich andere Statussymbole, was allerdings nicht zwingend heißt, dass das Auto nicht auch dazu gehört. Früher war das Auto das wichtigste Mittel für soziale Teilhabe. Ohne Auto kam ich nicht zum Treffpunkt mit den anderen. Heute liegt die soziale Teilhabe eher im Smartphone. Aber die jungen Leute fahren ja trotzdem alle noch irgendwohin. Neu ist nur, dass es viele Alternativen gibt, um von A nach B zu kommen, und dass die jüngere Generation in diesem Punkt oft sehr flexibel und pragmatisch denkt. Es muss für sie nicht jeden Tag das Auto sein, es kann wahlweise auch der Bus besser passen oder das Rad. Die Mobilitäts-App moovel arbeitet genau damit. Sie kombiniert den öffentlichen Personennahverkehr, den Carsharing-Anbieter car2go, die Taxi-App mytaxi sowie Mietfahrräder und die Deutsche Bahn. Dabei sagt sie dem Nutzer, was sich gerade für welche Strecke anbietet. Die meisten Angebote können über die App dann einfach und direkt gebucht und bezahlt werden. Besser geht's ja kaum. Davon unabhängig glaube ich, hat sich die Faszination Auto gar nicht so grundsätzlich geändert.

Meinen Sie wirklich? Glauben Sie, dass die jungen Autofahrer nicht mit wesentlich weniger Komfort im Autos auskommen?

Marianne Reeb: Ich glaube, dass junge Autofahrer durchaus ein Gefühl für Innovation und Design haben und beides auch zu schätzen wissen.

Wenn ich beispielsweise sehe, wie die überwiegend jungen Nutzer auf neue car2go-Modelle reagieren, dann wird in meinen Augen durchaus offenkundig, dass es eine gewisse Begeisterung fürs Auto nach wie vor gibt.

Die Begeisterung wird allerdings zunehmend ausgebremst in und um Stuttgart. Die Verkehrsmeldungen über stehende Fahrzeuge werden immer länger, die Umweltbelastung wächst, Feinstaubalarm ist allgegenwärtig. Die Politik reagiert unter anderem mit einer Debatte über Fahrverbote. Wie stehen Sie dazu?

Marianne Reeb: Verbote sind immer nur die zweitbeste Lösung. Weit besser ist es, über Anreize zu steuern. Wenn diese Anreize allerdings nicht greifen, gibt es vermutlich keine Alternative. Die Gesundheit der Menschen, die im Talkessel leben, geht im Zweifel vor. Allerdings glaube ich, dass man hier noch mehr versuchen sollte. Was genau passiert eigentlich, wenn an bestimmten Tagen nur noch bestimmte Autos fahren dürfen? Welche Effekte hat das? Das muss ausprobiert werden, ehe man mit Verboten arbeitet. Wir merken im Übrigen, dass es unter den Kunden oft noch Berührungsängste gibt bei den neuen Antrieben. Aber gerade das Thema Schadstoffbelastung könnte ein gutes Argument sein, es doch mal mit dieser neuen Technologie zu probieren.

Wenn es allerdings ganz blöd läuft, werden andere die großen Geschäfte mit der neuen Technologie machen...

Marianne Reeb: ... wie kommen Sie darauf?

Nun ja, es hätte vor einigen Jahren auch keiner damit gerechnet, dass ein Platzhirsch wie Kodak quasi über Nacht verschwindet. Damals haben einige Manager die neuen Digitalkameras noch belächelt, plötzlich verwandelte sich der Markt und es blieben Global Player auf der Strecke, die an alten Geschäftsmodellen klebten.

Marianne Reeb: Im Gegensatz zur Digitalkamera ist es bei der Mobilität nicht so, dass sich die Gewohnheiten der Menschen plötzlich radikal ändern. Das bedeutet für einen großen Autokonzern wie Daimler nicht, sich ausruhen zu können. Dass wir uns nicht zurücklehnen, mögen Sie nicht zuletzt an unserer Abteilung hier sehen. Wir sind als Unternehmen längst nicht mehr Blechbauer, wir sind Mobilitätsanbieter. Und wir loten aus, was in Zukunft möglich sein könnte. Es hat sich sehr viel verändert im Konzern.

Der aber letztlich immer noch mit dem klassischen Auto sein Geld verdient.

Marianne Reeb: Das stimmt. Ich kann Ihnen dazu eine kleine Geschichte erzählen...



... nur zu.

Marianne Reeb: Die Vorläufer der Marktforschung von Mercedes-Benz im 19. Jahrhundert haben festgestellt, dass es auf der Welt niemals mehr als 5.000 Autos geben wird, weil es gar nicht mehr Chauffeure gibt. Damals musste man Ingenieur sein, um als Chauffeur arbeiten zu können. Ich stelle immer die Frage: wer sind heute unsere Chauffeure? Anders ausgedrückt: was ist die Rahmenbedingung, von der wir denken, sie sei unumstößlich? Dabei arbeiten wir mit Szenarienprozessen. Wenn sich das ändert, was ihr für sicher haltet, was machen wir dann? Ich habe vor vielen Jahren einmal an anderer Stelle diskutiert, was man machen würde, wenn die Mauer fiel. Damals haben alle gesagt: Was soll das? Die Mauer fällt nicht und sie wird nie fallen. Wir fragten dann: Wenn es aber so wäre, seid ihr darauf vorbereitet? Die Mauer ist bekanntlich gefallen.

Sind die Autobauer der Gegenwart wirklich darauf vorbereitet? Es gibt ja einige Auguren, die sagen, dass es zunächst einen zusätzlichen Bedarf an Arbeitsplätzen in der Autoindustrie geben könnte, weil man parallel die alternativen Antriebe vorantreiben muss. Wenn sie sich dann durchgesetzt haben, so die Prognosen, könnte es zu einem deutlichen Arbeitsplatzabbau kommen. Wie sehen Sie das?

Marianne Reeb: In der Rückschau haben Veränderungen und neue Geschäftsmodelle letztlich immer auch zu neuen Arbeitsplätzen geführt. Wir müssen das aber im Auge haben. Dabei sehen wir allerdings auch, dass derzeit die Infrastruktur in der Elektromobilität noch zu wünschen lässt und es außerdem noch

ZUR PERSON:

Marianne Reeb, Jahrgang 1963, hat in Mannheim und Berlin Betriebswirtschaft studiert. Nach Ihrer Promotion stieg sie bei der Daimler-Forschung im Bereich Gesellschaft und Technik ein. Ein Schwerpunkt ihrer Forschungsarbeit sind Mobilitätskonzepte. Daneben ist sie Honorarprofessorin im Studiengang Kulturarbeit an der FH Potsdam. Sie lebt in Stuttgart und in Berlin. Ihr in Sindelfingen ansässiges Team „Future, Life, Mobility“ hat Außenstellen in Peking und im Silicon Valley.

Vorbehalte gegenüber dieser Technologie gibt. Die Gewohnheiten der Menschen ändern sich eben nicht von heute auf morgen. Ich will keine Augenwischerei betreiben: aber die Veränderungen werden nicht so schnell kommen wie das mancher gerne hätte.

Das Auto wird also nicht zum Ladenhüter und die Region Stuttgart wird nicht zu Detroit?

Marianne Reeb: Das Auto gehört zur Identität vieler Menschen. Es wird auch in Zukunft nachgefragt werden. Auch was die Region Stuttgart betrifft, ist mir nicht bange. Hier war und ist der Erfindergeist zu Hause. Wir leben hier in einer Hochburg der Erfinder. In der Region Stuttgart wird bundesweit gesehen etwa jedes zehnte angemeldete Patent entwickelt. Auch das gehört zur Identität. Das Auto wurde hier in der Region erfunden, und ich glaube, es wird hier auch neu erfunden werden. Ich bin mir sicher: wir werden auch in zwanzig Jahren noch Autos bauen. Sie werden sich nur stark verändern. [•]

Das Elektroauto macht Schule

Alte Diesel werden von deutschen Straßen verbannt, die Zukunft gehört Elektroautos. Darauf reagieren jetzt auch immer mehr Fahrschulen, die den Nachwuchs hinterm Lenkrad nicht nur auf neue Motoren, sondern auch auf neue Zeiten einstellen.

TEXT **MARTIN TSCHPE** FOTOS **REINER PFISTERER**





„Das Fahren mit einem Elektro-Wagen macht vielen Schülern mehr Spaß als erwartet.“

Bitte Platz nehmen, anschnallen, den Kopfhörer aufsetzen und los geht die erste Fahrstunde – am Simulator. Rainer Zeltwanger hat soeben erklärt, dass der Novize schlicht den Anweisungen der freundlichen Stimme aus dem Kopfhörer folgen solle. Das geht ganz einfach, wie bei einem Computerspiel daheim auf dem Sofa.

Zeltwanger betreibt seit Mitte der 1980er-Jahre eine Fahrschule in Stuttgart. Man könnte ihn einen Pionier nennen. Schon 1992 hat er erstmals mit einem Elektroauto als Fahrschulwagen experimentiert. Damals indes habe kaum ein Schüler mit dem von einer Spezialfirma umgebauten Auto fahren wollen. Der Fahrlehrer kam trotzdem groß raus – in den Medien. Bis in die Tagesschau hat es der studierte Sozialpädagoge und Systemprogrammierer mit seinem kuriosen E-Flitzer damals geschafft. Lange her. Er hat das Fahrzeug bald wieder ausgemustert. Seit ein paar Jahren hat die Fahrschule Zeltwanger nun wieder Elektroautos im Fuhrpark. Und dazu noch den Simulator. Der Fahrschüler hat den Monitor dieses Simulators immer im Blick. Er hält das Lenkrad mit beiden Händen fest, wie in einem

richtigen Auto. Im Simulator folgt er den Anweisungen der sonoren Stimme aus dem Headset. Wenn er mal von der Fahrbahn abkommt oder einen anderen virtuellen Wagen rammen sollte – nicht so schlimm, jedenfalls bei weitem nicht so schlimm wie in der Realität. Das Programm lässt sich blitzschnell wieder von vorne starten. Viele Kunden der Fahrschule Drive in der Landhausstraße üben die ersten Stunden ausschließlich am Simulator, und zwar ohne zu schalten.

Später steigen sie um auf ein reales E-Mobil, fahren mit einem Renault Zoe oder einem Audi A3 e-tron Hybrid. Fahrzeuge mit Elektromotor haben kein Schaltgetriebe. Die Schüler, sagt Zeltwanger, könnten sich deshalb zunächst voll auf den Straßenverkehr konzentrieren. Das Schalten lernen sie erst im letzten Drittel der Ausbildung auf einem „normalen“ Schaltfahrzeug. Manche wollen aber auch auf den E-Mobilen die Prüfung machen, dann allerdings bekommen sie einen Eintrag in den Führerschein und dürfen nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe steuern. Die Schalterei, sagt Zeltwanger, sei für viele Fahrschüler ein Riesenproblem. „Die sagen: das Auto hat drei Pedale, aber ich hab doch nur zwei Füße. Wie soll das, bitte schön, denn funktionieren?“

Zeltwanger ist nebenbei auch noch Vorsitzender des Bundesverbands deutscher Fahrschulunternehmen und war beteiligt an einer groß angelegten Studie des Instituts für Automobilwirtschaft der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt in Geislingen an der Steige. Die Fachleute haben herausgefunden, dass Fahrschüler, die zunächst nur mit Automatikautos und dann später mit Schalter unterwegs sind, rund elf Prozent weniger Fahrstunden benötigen. Sie lernen also schneller – und sparen nebenbei auch noch einen Batzen Geld.

Zeltwanger hat eine einfache Erklärung für dieses zunächst überraschende Resultat. Er sagt, jeder Fahrschüler müsse zwei Berge überwinden. Er müsse sich zum einen im Straßenverkehr zurechtfinden, also ständig auf der Hut sein. Fragen wie diese beantworten und in Windeseile darauf reagieren: Hab ich Vorfahrt? Kommt ein Auto von rechts? Zeigt die Ampel Grünlicht? Und er müsse zum anderen lernen, den Wagen zu schalten ohne den Motor abzuwürgen. Wer eins nach dem anderen lerne, der komme schneller und oft preiswerter ans Ziel.

Mittlerweile entschieden sich ungefähr die Hälfte seiner Fahrschülerinnen und Fahrschüler für das Modell „Duale Fahrausbildung



mit Elektrofahrzeug und Schaltfahrzeug“ sowie für die klassische Ausbildung. Etwa jeder zehnte der Schüler, der mit dem Elektroauto beginne, verzichte schlussendlich komplett auf Fahrstunden mit einem Schalt-Auto, und spart deshalb nochmals. Falls er später dann doch einen Wagen mit Schaltgetriebe fahren wolle, müsse er die Prüfung beim Tüv aber nachholen. Zeltwangers Verband will erreichen, dass in Deutschland das französische Modell eingeführt wird. Im Nachbarland genügt es, wenn später bei einer Fahrschule ein paar Stunden in einem Wagen mit Schaltgetriebe absolviert werden. Eine neuerliche Fahrprüfung sei in Frankreich nicht nötig, sagt der Experte.

In der Studie der Geislinger Hochschule heißt es, dass der Einsatz von E-Fahrzeugen in den Fahrschulen helfe, Vorbehalte gegenüber der Elektromobilität abzubauen. Wenn Fahrschulen auch E-Autos einsetzen, würden langfristig „Kaufpotenziale für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben“ generiert. Sprich: wer in der Fahrschule positive Erfahrungen mit Elektroautos macht, trägt später womöglich dazu bei, dass die Luft in den Großstädten besser wird. Ein Ansatz, den nicht zuletzt die Bundeskanzlerin unterstützen dürfte, die sich in absehbarer Zeit eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen wünscht.

Nach ein paar Stunden am Simulator ist es an der Zeit in die Wirklichkeit zu wechseln. Platz nehmen im Renault Zoe oder im Audi e-tron. Das Fahren mit so einem Elektro-Wagen macht vielen Schülern mehr Spaß als erwartet. Den Starterknopf drücken und die Maschine läuft flüsterleise. Der Motor beschleunigt blitzschnell. Das Schalten kann der Fahrschüler vergessen. Fahrlehrer Zeltwanger gibt gelegentlich





ein paar Tipps. „Vorsicht, rechts vor links an der nächsten Kreuzung.“ „Jetzt rechts abbiegen.“ Der 61-jährige Stuttgarter erzählt, dass er seine Fahrlehrerausbildung bereits während seines Studiums in Reutlingen gemacht hat. Früher, sagt er, seien Kurse für energiesparendes Fahren kaum gebucht worden. Heute indes lerne jeder Schüler im Elektroauto nebenbei, dass vorausschauendes Fahren die Reichweite verlängere. Bei vielen Schüler werde der Ehrgeiz geweckt, mit einer Batterie-ladung möglichst weite Strecken zu schaffen.

Der Stuttgarter Fahrlehrer ist als Privatmann viel mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs, mit einem E-Bike, einem sogenannten Pedelec. Und trotzdem kann er nicht wirklich verstehen, dass viele junge Leute längst nicht mehr so erpicht darauf sind, möglichst unmittelbar nach dem 18. Geburtstag Auto zu fahren. Seine eigenen Kinder seien dafür das beste Beispiel. Der Sohn sei längst volljährig, einen Führerschein habe er noch nicht. Und die sechzehnjährige Tochter sei „völlig desinteressiert“.

Nüchtern betrachtet sei ihm aber schon klar: Wer in der Stadt wohne, der brauche oft gar kein Auto. Der moderne Mensch wolle mobil sein. Viele Leute seien sehr zufrieden mit einem „Abo der Straßenbahn“. Das Auto sei für die meisten Jugendlichen längst kein Statussymbol mehr. Sterben die Fahrschulen also allmählich aus? Das, sagt Rainer Zeltwanger, glaube er nicht. Es gebe allerdings nicht mehr so viel Fahrschulen wie früher, zurzeit noch annähernd 10.000 in Deutschland, statt einst rund 12.000. Eine Fahrschule, sagt Zeltwanger, sei heute kaum mehr gewinnbringend zu verkaufen. Wenn ein Kollege aufhöre, dann sperre er den Laden halt zu. Er selbst hat vor gut dreißig Jahren mit damals lediglich 600 D-Mark Eigenkapital angefangen. Ein Banker habe ihn „adoptiert“, fast rund um die Uhr beraten, und ihm das nötige Kapital für die Existenzgründung zur Verfügung gestellt. Heute beschäftigt Zeltlager ein halbes Dutzend Fahrlehrer.

Viele Fahrschulen haben aus Kostengründen noch keine E-Autos. Gunther Trippel zum Beispiel, er betreibt eine Fahrschule in Wernau mit Filialen in Plochingen und Notzingen. „Wir schulen leider noch nicht auf E-Autos, da die alle Automatikgetriebe haben, und wir immer noch dazu verdammt sind, mit Schaltgetriebe zu schulen.“ Die meisten Schüler wollten halt keinen Eintrag im Führerschein haben. Es sei ihm zu kostspielig, ein E-Auto anzuschaffen, „wenn es nur zu Anschauungszwecken genutzt wird“, sagt Trippel.



➤ Rainer Zeltwanger hat schon früh mit Elektroautos in seiner Fahrschule experimentiert.

Der amtierende Vorsitzende des Fahrlehrerverbands Baden-Württemberg, Jochen Klima, konstatiert, dass die Zahl der Elektrofahrzeuge der Fahrschulen „langsam aber stetig ansteigt“. Wegen des Eintrags in den Führerschein würden aber nach wie vor die meisten Fahrstunden mit „konventionellen Schalt-PKW absolviert“. Das Interesse der Jugendlichen an Elektrofahrzeugen sei hoch, hat Klima beobachtet. Wer zumindest ein paar Fahrstunden mit einem E-Auto gemacht habe, wolle sich „irgendwann ein Elektroauto zulegen“, so seine Erfahrung.

Rainer Zeltwanger, der Pionier und Vorsitzende des Bundesverbandes deutscher Fahrschulunternehmen, hat beobachtet, dass die Fahrschüler immer älter werden. Oft benötigten die Menschen mit 25 oder 30 Jahren eben doch den Führerschein. Weil sie einen Dienstwagen zur privaten Nutzung vom Arbeitgeber bekommen, weil sie geschäftlich Auto fahren müssen, oder weil sie die Kinder hin und her kutschieren wollen. Stärker nachgefragt würden vermutlich auch deshalb Kompaktkurse: zwei Wochen lang von morgens bis abends Theorie büffeln und fahren lernen, dann sofort die Prüfungen machen. Manche Fahrschulen

haben sich auf solche Angebote spezialisiert. Sie locken mitunter auch Kunden von weiter her an, die sich während des Kurses dann in einem Hotel oder in einer Pension einquartieren. Und dann ist da ja auch noch das autonome Fahren. Wird es womöglich demnächst allen Fahrschulen das Wasser abgraben? Wird es schon bald kaum noch Fahrschulen geben, weil die Autos ganz alleine fahren? Wenn die Fahrzeuge eines Tages computergesteuert und ohne jedes menschliche Zutun durch die Gegend rollen, dann benötigt schließlich niemand mehr den Pappendeckel, könnte man meinen.

Das, sagt der Stuttgarter Fahrlehrer, „sehe ich nicht, jedenfalls nicht in den nächsten Jahrzehnten“. Allein schon wegen des flächendeckenden Internets, das für autonomes Fahren zwingend erforderlich sei, und zwar auch im allerletzten Winkel, etwa auf der Schwäbischen Alb und im tiefsten Schwarzwald. Davon ist die Bundesrepublik mindestens noch so weit entfernt wie von einer Million Elektroautos auf deutschen Straßen. Jede Übung ist irgendwann einmal vorbei. Nach 60 Minuten endet die erste Fahrstunde. Coole Sache, diese Elektroautos. Kann man durchaus empfehlen, nicht nur den Fahrschülern. ➤

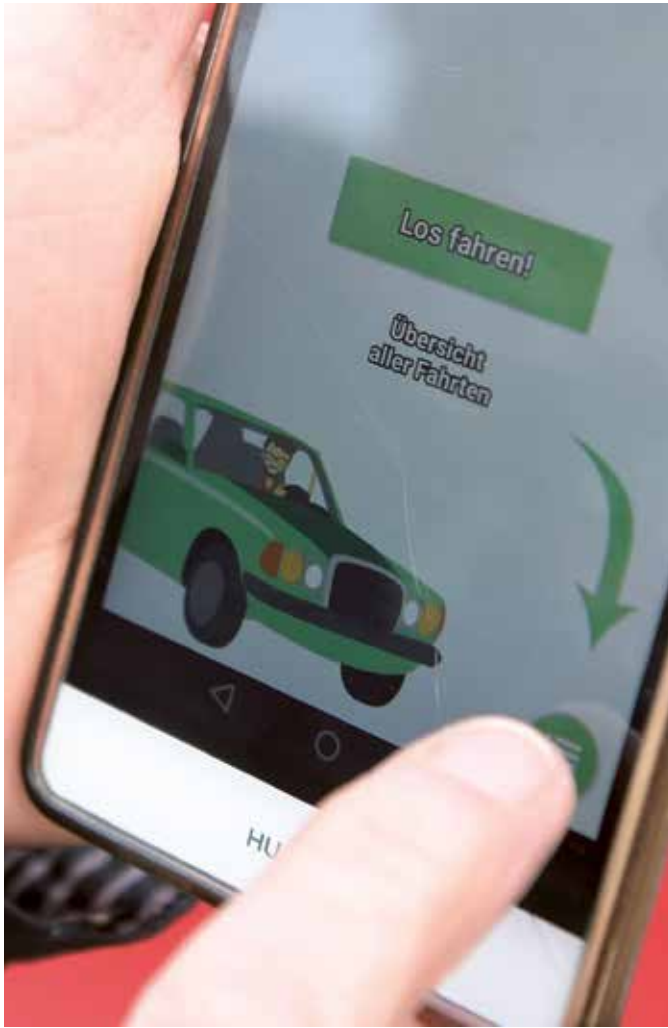


Mitfahren liegt wieder im Trend

Die Straßen sind ausgelastet – im Gegensatz zu den Autos. Ein Weg aus dem Dilemma könnten individuelle Fahrgemeinschaften sein, die dank innovativer Anwendungen derzeit einen regelrechten Boom erleben.

TEXT **MARKUS HEFFNER** FOTOS **REINER PFISTERER**





Die Idee ist nicht neu: Fremde Menschen im Auto mitzunehmen, die zur gleichen Zeit das gleiche Ziel haben, um sich die Kosten zu teilen und die übrigen Sitzplätze nicht leer durch die Gegend zu fahren. Doch die Spielarten sind einiges vielfältiger und innovativer geworden, seit die Bewegung zur Bildung von Fahrgemeinschaften in den 1970er-Jahren mit der damaligen Ölkrise ihren Anfang genommen hat. Über ein Dutzend Internetplattformen für Mitfahrgelegenheiten haben insbesondere Berufspendler derzeit zur Auswahl – von kleinen regionalen Apps bis zum ADAC-Mitfahrclub, der mit etwa 700.000 Nutzern zu den größten Mitfahrbörsen in der Bundesrepublik gehört.

Fahrgemeinschaften helfen Geld zu sparen, Staus zu vermeiden und die Umwelt zu schonen. Dieser Dreiklang der guten Gründe treibt auch Daniela Schnitzler an. Die 43-Jahre alte Grundschullehrerin wohnt in Tübingen und unterrichtet in einer Ganztageschule im Stuttgarter Stadtteil Fasanenhof, der ganz im Süden der Stadt direkt an der Bundesstraße 27 liegt. Seit etwa drei Jahren hat die Pädagogin regelmäßig Mitfahrer, die an ganz unterschiedlichen Haltepunkten in ihren roten Skoda Fabia einsteigen. Meist fährt sie morgens gegen 6.40 Uhr in Tübingen los. Gegen 16.20 Uhr steht die Rückfahrt an. „Ich finde es gerade in der heutigen Situation sehr wichtig, wieder mehr gemeinsam zu fahren“, betont Daniela

Schnitzler, die bisher nur gute Erfahrungen mit der Mitfahrerei gemacht hat, wie sie sagt: „Bisher hat immer alles problemlos funktioniert und nebenbei lernt man bei guten Gesprächen auch noch interessante Menschen kennen.“

Initiator des mobilen Angebots ist das Heidelberger Start-up-Unternehmen Match Rider, das eine Plattform entwickelt hat, die App „MatchRiderGo“, um die Fahrten auf ausgewählten Strecken mit festen Haltepunkten zu organisieren. Nach einer einjährigen Pilotphase im Jahr 2016 betreibt das Unternehmen zwischenzeitlich morgens und nachmittags mit jeweils acht bis zehn verschiedenen Fahrern zu unterschiedlichen Zeiten zwei Routen, die in absehbarer Zeit um weitere Strecken im gesamten Bundesgebiet erweitert werden sollen, wie Benedikt Krams erklärt. Neben der insgesamt 44 Kilometer langen Strecke zwischen Stuttgart und Tübingen ist das Unternehmen auch noch im heimischen Heidelberg aktiv, wo fürs erste zwei Routen bedient werden: Zwischen Wiesenbach und dem Hauptbahnhof sowie von Neckarsteinach ins Neubaugebiet Neuenheimer Feld, in dem unter anderem die naturwissenschaftlichen Fakultäten sowie Teile des Universitätsklinikums der Uni Heidelberg ihren Standort haben.

Im Gegensatz zu den traditionellen Mitfahrgelegenheiten richtet sich das Angebot ausschließlich an Berufspendler und muss daher zuverlässig die ganze Woche über funktionieren, betont Benedikt Krams. „Es nutzt den meisten wenig, nur an drei Tagen eine solche Mitfahrgelegenheit zu haben.“ Als Pilotstrecke hatten sich die Macher ganz bewusst die viel befahrene Bundesstraße 27 zwischen Tübingen und Stuttgart ausgesucht, auf der sich zu Berufsverkehrszeiten täglich lange Staus bilden. Eine typische Pendlerstrecke, auf der auch das altbekannte Phänomen des Alleinfahrens zu beobachten ist. Bundesweit

sitzen laut Statistik nach wie vor rund 90 Prozent der Autofahrer allein in ihrem Wagen, was Daniela Schnitzler aus eigener Erfahrung bestätigen kann, wie sie sagt. „Dass mehrere Menschen in einem Auto sind, ist eine echte Ausnahme.“ Demgegenüber steht für die Grundschullehrerin eine einfache Rechnung: Schließen sich vier Autofahrer zusammen, schieben sich drei Fahrzeuge weniger über die Straßen, bleiben drei Parkplätze frei, erscheinen drei Mitfahrer entspannter zur Arbeit, zahlt jeder nur ein Viertel der Benzinkosten und die Belastung an umweltschädlichem CO₂ wird ebenfalls stark reduziert.

Bevor die Tübingerin morgens in ihren Skoda steigt, schaut sie über ihr Smartphone in der eigens entwickelten Fahrer-App, ob sich ein Mitfahrer angemeldet hat. Knapp 30 sogenannte Matchpoints liegen auf der Strecke, also fest hinterlegte Haltepunkte, an denen Fahrgäste ein- oder aussteigen können. 15 Cent pro Kilometer kostet die Mitfahrgelegenheit auf dem Beifahrersitz oder der Rückbank, die Fahrer bekommen je nach Route zwischen fünf und zehn Cent vergütet. „Das macht die Fahrten für mich auf jeden Fall um einiges günstiger“, sagt Daniela Schnitzler. Gleiches gilt für ihre Mitfahrer.

Stau, Spritpreise, Stress und CO₂-Belastung: immer mehr Berufspendler suchen aus verschiedenen Gründen nach passenden Mitfahrgelegenheiten, die im digitalen Zeitalter von immer mehr Unternehmen angeboten werden. So testet beispielsweise die Daimler-Tochter Moovel zusammen mit dem Stuttgarter Nahverkehrsbetrieb SSB eine Art flexible Fahrgemeinschaft. Der Kunde kann dabei per App einen Shuttleservice bestellen und den gewünschten Start- und Zielpunkt eingeben. Im Hintergrund ermitteln raffinierte Algorithmen, ob weitere Fahrgäste ähnliche Wünsche haben. Entsprechend wird die Route dann geplant. Nach bestandener

Pilotphase soll das neuartige Ridesharing-Modell im ersten Halbjahr 2018 unter dem Namen „SSB Flex“ den Alltagsbetrieb aufnehmen.

Schon auf dem Markt etabliert hat sich dagegen die App „TwoGo by SAP“, über die Mitarbeiter eines Unternehmens Fahrgemeinschaften für den Weg zur Arbeit suchen oder selber anbieten können. Der Softwareriesen aus Walldorf nutzt seine Eigenentwicklung bereits seit 2011, die Stadt Stuttgart hat das Mitfahrportal zusammen mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Herbst 2015 für Beschäftigte der Ministerien und der Landeshauptstadt in Betrieb genommen. Die gemeinsame Einführung war seinerzeit auf dem Mobilitätsgipfel angekündigt worden – als „clevere und klimafreundliche Alternative zum Alleinfahren im eigenen Auto“, so Verkehrsminister Winfried Hermann.

Die Zeichen der Zeit haben indes längst auch große Unternehmen wie der Elektrokonzern und Autozulieferer Bosch erkannt, der jüngst das amerikanische Start-up SPLT übernommen hat. Das Unternehmen betreibt schon seit längerem eine Plattform, auf der Firmen oder auch Universitäten und Stadtverwaltungen individuelle Fahrgemeinschaften für ihre Mitarbeiter organisieren können. Laut Bosch-Chef Volkmann Denner hat SPLT aktuell 140.000 Nutzer in den USA, Mexiko und Deutschland – Tendenz steigend. Mit der Übernahme des Unternehmens will nun auch Bosch im großen Stil in die Vermittlung von Mitfahrangeboten einsteigen. Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg seien eine logische Lösung, weil viele Menschen gleichzeitig an einen Ort wollten, so Denner.

Auch der Autobauer Daimler lässt sich diese spezielle Art der Fortbewegung einiges kosten. Annähernd 50 Millionen US-Dollar hat der Weltkonzern im September vergangenen Jahres in ein neues Joint Venture zwischen seiner Transporter-Sparte Mercedes-Benz Vans mit dem amerikanischen Unternehmen Via investiert. Das Start-up gilt als führend im Bereich skalierbarer On-Demand-Mitfahr-Lösungen, die es ermöglichen, dynamische Massentransportsysteme zu entwickeln. Ziel der Geschäftsbeziehung ist es, „ein effizientes, günstiges und nachhaltiges Mitfhrangebot in Europa einzuführen“.

Ganz so ambitioniert sind die Unternehmensziele des Heidelberger Softwarespezialisten Match Rider noch nicht. Ehrgeizige Pläne haben die Macher der Mitfahr-App aber allemal. In den nächsten 24 Monaten sollen zwölf weitere Regionen in Deutschland erschlossen werden, jeweils mit acht bis zehn eigenen Routen, erklärt Benedikt Krams, der an der FH Aachen Wirtschaftswissenschaften und in Stuttgart und Hohenheim Wirtschaftsinformatik studiert hat. Das Forschungsinteresse des promovierten Wissenschaftlers gilt derweil der Gestaltung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, sowohl in Ballungsräumen als auch in ländlichen Regionen. Bekanntmachen wollen er und seine Kollegen das Angebot auch mit Hilfe von Verkehrsbetrieben und großen Unternehmen, die als Partner gewonnen werden sollen. Mit der Stadt Heidelberg gibt es bereits eine Kooperation, weitere sollen nun folgen. Begleitet wird der Plan von einer gehörigen Portion Zuversicht: „Das Mobilitätsverhalten von Menschen ändert sich zwar nur langsam“, sagt er. „Aber Mitfahren liegt wieder voll im Trend.“ [F]



Ein Bäcker macht mobil

Falk Hafendörfer ist Bäcker aus Leidenschaft und Unternehmer mit festen Prinzipien. Weil er seine Backwaren auf nachhaltige Art in der Stuttgarter Innenstadt ausliefern will, hat er alle Hebel in Bewegung gesetzt und drei ganz besondere Elektrotransporter angeschafft.

TEXT **MARKUS HEFFNER** FOTOS **REINER PFISTERER**





Die drei Exoten, die neuerdings jeden Morgen in aller Frühe vom Hof der Bäckerei Hafendörfer im Stuttgarter Süden rollen, machen ihren Namen alle Ehre: Laugenwägele, Rennsemmler, Teilchenbeschleuniger. Geladen haben die mehlweißen Transporter bei ihren Fahrten kistenweise frisch Gebackenes, das mehrmals am Tag ausgeliefert wird. Zu den derzeit etwa 120 Lieferstationen gehören Firmen, Krankenhäuser, Schulen, Kitas, Kantinen, Cafés und Restaurants, die ihren Standort in der Stuttgarter Innenstadt haben. Schon das nahe gelegene Bad Cannstatt oder Vaihingen liegen außerhalb der Firmenphilosophie. „Nachhaltig ist, wenn man vor seiner Haustüre bleibt. Daher beliefern wir nur Kunden im Innenstadtbereich“, sagt Hafendörfer.

Der gelernte Bäcker hat an diesem Vormittag seine erste Schicht bereits hinter sich, die ihn wie gewohnt um halb drei aus dem Bett geholt hat. Zeit für einen Ortstermin auf dem Betriebshof, zu dem er auch geladen hat, um sich ein wenig Luft zu verschaffen. Schon vor zehn Jahren hat Falk Hafendörfer damit begonnen, nach einer Alternative für seine dieselbetriebenen Transporter zu suchen – lange vor den bundesweiten Diskussionen über Feinstaub und Fahrverbote. Zum einen hatte der Unternehmer dabei die zahlreichen Nachbarn im dicht bewohnten Heusteigviertel im Blick, von denen viele zu seinen Kunden gehören und die nachts „ruhig schlafen“ sollen, wie er sagt. Zudem erschien ihm die Technologie weder nachhaltig noch sinnvoll für seine Zwecke. „Ein knatternder Diesel mit Turbolader ist definitiv der falsche Weg im Stop-and-Go-Stadtverkehr“, sagt er. Was ihm stattdessen vorschwebte, war ein Hybridfahrzeug, das zumindest lautlos vom Hof des Unternehmens auf die Bundesstraße rollt. Ein passendes Gefährt gefunden hat er trotz intensiver Bemühungen allerdings nicht,

entweder war der Transporter viel zu teuer oder das Ladevolumen war bescheiden. „Wir hätten unsere Brötchen mit einem 120.000 Euro teuren Sprinter ausfahren oder etliche Fahrzeuge mehr anschaffen und damit öfters fahren müssen“, erzählt Falk Hafendörfer. Dass er nun doch drei Transporter auf dem Hof stehen hat, die zu hundert Prozent seinen Vorstellungen entsprechen, ist ein Ergebnis seines unermüdlichen Antriebs in Sachen Mobilität. Ursprünglich waren Laugenwägele, Rennsemmler und Teilchenbeschleuniger dazu bestimmt, gelb lackiert und im Auftrag der Deutschen Post Pakete auszufahren. Stattdessen tragen die drei Elektroautos nun eine Brezel als Logo und gehören derzeit bundesweit zu den einzigen ihrer Art, die im Fuhrpark eines privaten Unternehmens stehen und als Lieferwagen eingesetzt werden.

Bekannt geworden sind die eckigen Kisten unter dem Namen „Streetscooter“, ein elektrisch betriebenes Zustellfahrzeug, das die Post in Eigenregie baut. Mit über 70.000 Fahrzeugen betreibt das Unternehmen eine der größten Fahrzeugflotten in Deutschland, der Großteil der Transporter wird bisher von einem Dieselmotor angetrieben. Mittelfristig sollen die Briefe und Pakete nur noch mit E-Transportern ausgefahren werden, was eine enorme Einsparung an klimaschädlichem Kohlendioxid bedeuten würde und den gelben Riesen in ein umweltfreundliches Zeitalter führen soll. Produziert werden die Fahrzeuge in Nordrhein-Westfalen bei der Streetscooter GmbH, einem ehemaligen Start-up der RWTH Aachen, das die Deutsche Post im Jahr 2014 übernommen hat. Zuvor hatten die Manager bei der deutschen Automobilindustrie angefragt, wer eine große Menge an alltagstauglichen Transportern mit E-Antrieb liefern könne. Doch die Hersteller hatten allesamt abgewunken.

Dass der Stromer Marke Eigenbau nun so erfolgreich ist und zwischenzeitlich als Vorreiter für den Klimaschutz ausgezeichnet wurde, während die Autobauer auf dem Feld der Elektromobilität eher schleppend vorankommen, hat vor allem einen Grund: Transportunternehmen wie die Post brauchen einen einfachen, preiswerten und funktionalen Lieferwagen, ohne viel Schnickschnack und besonderes Design. Der Streetscooter ist für diese Anforderungen maßgeschneidert, wovon sich auch Bäcker Hafendörfer überzeugen konnte. Die Schiebetüre ist mit einem geräuschlosen Magnetverschluss ausgestattet, die Heckklappe dient bei Bedarf beim Ausladen als Regendach und getankt werden kann an jeder herkömmlichen 230-Volt-Steckdose. „Das Auto ist optimal für Stadtverhältnisse konzipiert worden“, sagt er.

Von den ersten fünf Fahrzeugen der neuen Streetscooter-Generation, die statt bisher vier nun acht Kubikmeter Ladevolumen haben, hat Falk Hafendörfer dank seiner Beharrlichkeit gleich zwei erwerben können. Die übrigen Modelle wurden der Öffentlichkeit im vergangenen Jahr auf der Messe präsentiert – nicht wie üblich auf der IAA in Frankfurt, sondern auf der Südback in Stuttgart. Zu dieser ungewöhnlichen Premiere war es gekommen, nachdem ein befreundeter Kollege von Falk Hafendörfer über Facebook eine „Selbsthilfegruppe für E-Transporter“ gegründet und eine Ausschreibung für den maßgeschneiderten Bau der Fahrzeuge ins Netz gestellt hatte. „Er hat mit seinen Filialen in Düsseldorf und an anderen Standorten genau das gleiche Problem wie ich in Stuttgart“, erzählt Hafendörfer. Zwischenzeitlich haben sich in der Selbsthilfegruppe fast 200 Unternehmen verschiedener Branchen angeschlossen, alle auf der Suche nach geeigneten E-Transportern. Als Ergebnis der Ausschreibung wurde unter anderem zusammen mit dem Aachener Unternehmen Streetscooter der Bakery Vehicle One-Transporter entwickelt, kurz BV1, der nach der Vorstellung des Prototyps im vergangenen September nun nach und nach an die Besteller ausgeliefert werden soll.

So lange wollte und konnte Falk Hafendörfer allerdings nicht warten. „Unser Fuhrpark war total veraltet und wir mussten dringend handeln“, erzählt der 37-Jährige, der den Familienbetrieb im Stuttgarter Süden im Jahr 2003 zusammen mit seinem Bruder von den Eltern übernommen hat und bereits in der fünften Generation das Bäckerhandwerk fortführt. Fünf Filialen betreibt die Bäckerei, alle in der Stuttgarter Innenstadt. „Wir haben uns

ganz bewusst für diesen Standort entschieden, unter anderem wegen der kurzen Lieferwege, und wollen auch nicht expandieren. Brötchen nach Waiblingen zu fahren, wäre nicht nachhaltig“, sagt er. Im Gegenzug muss der Unternehmer allerdings zunehmend feststellen, dass jeden Morgen Diesel-Transporter aus der gesamten Region und noch entlegeneren Gegenden Backwaren nach Stuttgart liefern. Sogar aus Heidelberg, Mannheim, Herrenberg oder Frankfurt würden die Brötchen nach Stuttgart gekarrt werden. „Ich kann nur noch mit dem Kopf schütteln“, sagt Hafendörfer.

Was den engagierten Bäckermeister dabei vor allem ärgert, sind die ungleichen Wettbewerbsbedingungen, mit denen er klar kommen muss. Stolz 42.000 Euro hat ihn jeder der drei Elektrotransporter gekostet, für die er von allen Seiten als Vorreiter gelobt wird. Ein herkömmlicher Sprinter kommt nicht mal auf den halben Preis. „Dadurch können wir bei den Lieferpreisen natürlich gnadenlos unterboten werden“, sagt Hafendörfer, der sich daher nach Förderprogrammen oder anderen Subventionsmöglichkeiten erkundigt hat. Die immer gleiche Antwort: Fehlanzeige. Stattdessen hatte ihm Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn auf einer Veranstaltung zum Thema Mobilität und Handwerk im Stuttgarter Rathaus unter anderem empfohlen, ein Jobticket für seine 80 Mitarbeiter als ökologische Alternative

zum Auto einzuführen. „Prinzipiell eine gute Sache“, sagt Hafendörfer: „Allerdings fahren nachts weder Busse und Bahnen, wenn sie zur Arbeit müssen. Warum eigentlich nicht?“

Ohnehin wundert er sich ein wenig, dass die Städte und Kommunen nicht wesentlich massiver mit gutem Beispiel vorangehen, ihre Flotten elektrifizieren, die Technologie erproben und vorführen. „Die Stadt steht nicht im Wettbewerb und muss Geld verdienen, das Handwerk schon“, sagt er. Von seinen Prinzipien und der Firmenphilosophie will Falk Hafendörfer aber dennoch nicht abrücken, der Gedanke der Nachhaltigkeit steht dabei über allem. Aus diesem Grund lässt er sich seine Milch auch von einem Milchbauer aus dem nahen Degerloch liefern. Das Angebot eines Lieferanten, für 15 Cent pro Stück Croissants aus China ins Programm zu nehmen, hat er dagegen dankend abgelehnt. Stattdessen sollen Laugenwägle, Rennsemmel und Teilchenbeschleuniger in absehbarer Zeit noch Verstärkung bekommen. Trotz fehlender Unterstützung und hoher Anschaffungskosten. „Die Erfahrungen sind durchweg gut, daher werden wir noch einen vierten Elektrotransporter anschaffen“, erzählt der Bäckermeister, bevor er sich zum täglichen Mittagsschlaf verabschiedet. Wer will, kann dann wieder einen Namen auf den Zettel mit Vorschlägen schreiben, der immer noch an der Bürotür hängt. Zum Beispiel Kuchenkiste. [.]





Wider die Pfützenpolitik

Seit zehn Jahren ist Boris Palmer Oberbürgermeister in Tübingen. Vor allem bei der Mobilität hat er Akzente gesetzt. Fahrrad und Bus gehen bei ihm vor. Boris Palmer baut sie längst mit, die Stadt der Zukunft.

TEXT **MICHAEL OHNEWALD** FOTOS **REINER PFISTERER**

Es ist einer dieser Tage, an denen das Licht wirkt als sei es abgedimmt. Draußen vor dem Tübinger Rathaus bauen die Markthändler ihre Stände ab. Drinnen schreitet Boris Palmer durch ein imposantes Vorzimmer. Sein Anzug passt zum Tag. Er ist grau, aber irgendwie ist sein Grau fröhlicher. Er wirkt nicht verkleidet in dem Zwirn. Als junger Landtagsabgeordneter ist Boris Palmer mal mit einem knallbunten Radtrikot im Parlament am Schlossgarten aufgetaucht, was ihm prompt im hohen Haus einen Verweis eingebracht hat. Danach kaufte er sich in Metzingen ein paar gute Anzüge. Heute trägt Boris Palmer edleres Tuch wie eine zweite Haut.

Die Zeiten ändern sich und mit ihnen die Menschen, wobei dem Tübinger Oberbürgermeister und Menschen Boris Palmer durchaus zu attestieren ist, dass er sich im Kern nicht wirklich geändert hat. Die Hülle mag eine andere sein, aber tief drinnen, da ist und bleibt er der Palmer-Boris, ein weitgehend unabhängiger Kopf, der nicht nur in der altherwürdigen Universitätsstadt südlich von Stuttgart eine ganze Menge bewegt, sondern mitunter auch Ausflüge auf die große politische Bühne unternimmt – aber nur, wenn ihm danach ist.

Im vergangenen Jahr war ihm danach. Gut sechs Monate hat er an einem Buch geschrieben über Flüchtlinge und Zuwanderung und über Integration und die Grenzen der Belastbarkeit. „Wir können nicht allen helfen“ lautet der Titel des 250 Seiten starken Werks, das nicht weniger ist als der Erfahrungsbericht eines couragierten Rathauschefs, der täglich in der Praxis vor Ort Probleme lösen muss, die in Berlin, sagen wir, sehr theoretisch diskutiert werden. Der Buchtitel ist in grüner Farbe gesetzt. Einige Grüne-Eminenzen haben das Buch nicht ganz so euphorisch aufgenommen. Manche halten ihn für einen rebellischen Provinz-Entertainer und schicken ätzende Tweets, wenn er zur besten Sendezeit in den Talkshows seine Sicht der Dinge schildert. Das hält er aus, der Boris. Dies um so mehr, als die Reaktionen jenseits der grünen Reihen ganz anders ausfallen. „Ich habe hunderte von Briefen bekommen, die ich leider gar nicht alle beantworten kann“, erzählt er. „95 Prozent davon waren sehr positiv.“

In der Tübinger City herrscht reger Verkehr. Auf den Straßen machen die Menschen Kilometer mit ÖL. Das ist auch im Revier des Grünen-Oberbürgermeisters Palmer nicht anders als anderswo. Ein bisschen anders aber ist es schon an diesem Ort, jedenfalls seit er hier das Sagen hat. Die Mobilität auf zwei Rädern hat es ihm angetan, nicht erst seit er in Kopenhagen war. „Dort kann man sehen, wie sich eine Stadt positiv verändert“, sagt Palmer, „wenn sie voll aufs Fahrrad setzt.“ In den zehn Jahren, in denen er jetzt in Tübingen die Amtsgeschäfte führt, hat sich einiges getan. Als er hier anfang, lag der Radverkehrsetat bei 50.000 Euro pro Jahr, jetzt sind es stattliche zwei Millionen. Tübingen ist fahrradfreundliche Kommune geworden, die Stadt konnte sich fast fünf Millionen an Bundeszuschüssen für den Bau von Radbrücken sichern. Auch beim ÖPNV hat sich einiges getan. Im Busverkehr wurde binnen zehn Jahren von hohem Niveau kommend ein Zuwachs von 25 Prozent bei den Fahrgästen erzielt. Der Nachtbus verkehrt mittlerweile an sieben Tagen pro Woche.

Das Tübinger Stadtoberhaupt schaut gerne über den Tellerrand hinaus, bei sich im Sprengel und auch anderswo. Palmer mag keine Pfützenpolitik – viel Fläche, wenig Tiefe. Er ist einer, der was bewegen will, und das möglichst nachhaltig. Von Neinsagern lässt er sich nicht entmutigen, von den Mainstreamern schon gar nicht. Das liegt ihm ein wenig Blut, wenn man so will. Dass Boris Palmer in der Politik landete, ist nicht allzu verwunderlich, wobei anzumerken ist,

dass der blitzgescheite Mathematiker einst auch ein Angebot hatte, in die Wissenschaft zu gehen. Er wählte bekanntlich einen anderen Weg, was gewiss auch mit seine familiären Wurzeln zu tun hat. 45 Jahre alt ist Boris Palmer, und die meisten drehten sich irgendwie um Politik. Kaum war das Büble aus dem Mutterleib, tauchte sein Name schon in der Stuttgarter Zeitung auf. „Der Mond war aufgegangen, die güldnen Sternlein prangten am Firmamente hell und klar, und zu Geradstetten schlummerte Klein-Boris-Erasmus friedlich und mutterseelenallein, umschnurrt nur von den Kätzlein Fipsi und Tiger, dem 53. Tag seines Lebens entgegen“, hieß es damals in dem Blatt. „Seine Eltern derweilen waren ausgezogen auf den Bergrücken über Rohrbronn, allwo sie zündelten. Denn Boris-Erasmus ist das eingeborene Söhnlein des Obstbauern und Remstalrebellens Helmut Palmer.“

Der Vater ist später noch häufiger zu feurigen Aktionen aufgebrochen, hat sich nebenbei bleibende Verdienste erworben um die Demokratie, weil er bei seinen mehr als 300 Bewerbungen als Bürgermeisterkandidat regelmäßig die Wahlbeteiligung nach oben trieb und allzu siegesgewissen Parteisoldaten erdrutschartige Verluste beibrachte. Ironie des Schicksals ist es, dass Palmer-Senior bei der Landtagswahl 1992 in Nürtingen ausgerechnet dem damaligen Abgeordneten Winfried Kretschmann so viele Stimmen abgejagt hat, dass dieser für eine Wahlperiode außerplanmäßig wieder in den Schuldienst musste. Heute ist Kretschmann bekanntlich der beliebteste Ministerpräsident Deutschlands und Regierungschef in Stuttgart und, beiläufig erwähnt, dem Palmer-Junior und Tübinger OB Boris durchaus wohlgesonnen. Nebenbei gesagt, hat der Remstal-Rebell nicht nur bei vielen Wahlen kandidiert, sondern auch sehr klugen Gedanken die Freiheit geschenkt. So hat Helmut Palmer, Jahrzehnte vor den Anschlägen von New York, darüber sinniert, dass die hiesigen Atomkraftwerke besser zu schützen seien gegen Angriffe aus der Luft. Das nahm damals kaum jemand ernst. Nicht nur da war der Remstalrebell der Zeit weit voraus.

Der Sohn kann seine Prägung nicht leugnen – und will es auch gar nicht. Nicht von ungefähr hat er sein 2017 erschienenen und durchaus vielbeachtetes Buch „Wir können nicht allen helfen“, zwei Menschen gewidmet, denen er viel verdankt: Erika und Helmut Palmer. „Für meine Eltern, die mir gezeigt haben, was ein klarer Standpunkt bedeutet“, heißt es in dem Werk, in welchem er von Tübingen aus den Politikern in Berlin empfiehlt, die Realität zum Maßstab zu nehmen, wenn es um die Frage der Integration von Flüchtlingen geht.

Boris Palmer hat sich früh seine eigenen Gedanken gemacht über den hellen Schein lodender Flammen und über die tiefschwarze Asche, die am Ende bleibt, wenn man partout mit dem Kopf durch die Wand will, aber auch darüber, wie man ein unabhängiger Kopf bleibt und seinem eigenen Kompass folgt. Er hat früh die Schulterklopper gesehen, die sich im Glanze des rebellischen Geistes sonnten, und den Vater, wie er hinter dicken Gefängnismauern verschwunden ist. Das prägt. „Ich glaube, es gibt niemanden, der in die Fußstapfen seines Vaters treten will“, sagte Boris Palmer später einmal. „Jeder Sohn will was Eigenes machen.“ Und Boris Palmer machte eine ganze Menge Eigenes. Mit 29 gestaltete er Verkehrspolitik im Land, mit 34 wurde er zum Oberbürgermeister in Tübingen gewählt – und 2014 mit 61,7 Prozent der Stimmen für weitere acht Jahre im Amt bestätigt. Seiner Stadt hat das nicht zuletzt bei der Mobilität gut getan. Während andere systemtheoretisch von „Shared Spaces“ und „Smart Cities“ reden, packt er es praktisch an. Tübingen hat unter ihm Expressbuslinien vom Bahnhof zu den Kliniken mit äußerst kurzen Takten eingeführt, Jobtickets und Semestertickets wurden angeboten und



„In Kopenhagen kann man sehen, wie sich eine Stadt positiv verändert, wenn sie voll aufs Fahrrad setzt.“

ausgeweitet, lange bevor das andere getan haben. Obendrein hat die Kommune nicht nur erhebliche Vorarbeiten für einen Stadtbahnanschluss getroffen, sondern auch jüngst gratis-Busfahrten an Samstagen eingeführt, wofür der Gemeinderat 200.000 Euro bewilligte. „Damit stärken wir zum einen den Handel, weil die Samstage die umsatzstärksten Tage sind“, sagt der OB. „Zum anderen gewinnen wir auf diese Weise neue Fahrgäste.“

Für dauerhaft kostenlosen Busverkehr müsste die Stadt allerdings weit mehr Geld aufwenden, nämlich rund 15 Millionen Euro. So viel ist beim besten Willen nicht im Stadtsäckel, aber sollte der Bund ernst machen mit seiner Ankündigung, in Modellkommunen kostenlosen ÖPNV zu testen, stünden die Tübinger breit. Dazu liege längst ein Konzept in der Schublade, erzählt Palmer, der Gemeinderat habe die Vision, in Tübingen alle Takte im Busverkehr um ein Drittel zu verbessern und auch eine Mobilitätsgarantie abzugeben. Soll heißen: Busverkehr den ganzen Tag über, kein Fahrgast soll mehr als 300 Meter zur nächsten Haltestelle zu Fuß gehen müssen.

Was das Auto betrifft, ist Boris Palmer pragmatisch. Er steht nicht für eine Politik, die Autos und ihre Fahrer geißelt. Er mag keine moralinsauren Angriffe auf die Freiheit, und will den Leuten nicht diktieren, was sie machen sollen.

Palmer will stattdessen gute Alternativen anbieten und sich politisch für sie stark machen. „Wir sind unter den drei Städten in Deutschland mit dem höchsten Anteil von stationären Carsharing-Nutzern“, sagt er. Es gibt einen privaten Verein, der in Tübingen hundert Autos am Start und mehr als 2.000 Mitglieder hat. Das will der gebürtige Waiblinger fördern. „Wir haben dafür als erste Stadt in Deutschland von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Stellplätze an Straßen im öffentlichen Raum ausschließlich für Carsharing zu reservieren. Denn das ist der wichtigste Faktor: Sichtbarkeit und Erreichbarkeit.“

Sein Tübingen ist eine Stadt der Gegenwart, und wenn es an die Zukunft geht, ist dem Vater von zwei Kindern nicht bange. „Der Blick in die Glaskugel“, sagt er nachdenklich, „ist leider von der falschen Vorstellung geprägt, dass man das, was man heute wahrnimmt, mehr oder weniger linear fortschreiben kann.“ Statt für extrem viel Geld die Autos wieder aus den Städten zu bringen und sie auf Verkehrsachsen fahren zu lassen, die unter Tage liegen, plädiert er dafür, den Gedanken weiter zu spinnen, „dass die Autos vielleicht in absehbarer Zeit gar nicht mehr das große Problem sind, weil sie umweltverträglich und leise verkehren und sich selbst an weniger belegte Orte fahren, wenn man ausgestiegen ist. Das könnte zu einer ganz anderen Stadtplanung führen.“ Ziemlich klar ist für ihn, dass die Städte weiter attraktiv

bleiben und Zuzügler anziehen werden. „Der Platz wird härter umkämpft werden und deswegen werden Platz sparende Lösungen gewinnen.“ Dazu gehören für Palmer natürlich Fahrräder, aber auch S-Bahnen und Stadtbahnen oder sich selbst wegparkende Autos. Auch Drohnen sieht er durch die Städte der Zukunft fliegen. Er denkt dabei an Multicopter für vier bis acht Passagiere. „Das klingt, als sei das noch weit weg. Aber vielleicht haben wir das schon in dreißig Jahren. Im Lieferbereich wird das bereits wesentlich früher kommen“, sagt Palmer.

Der Rathauschef schaut von seiner Amtsstube kurz hinunter auf den Marktplatz. Früher hat sein Vater dort unten Obst und Gemüse verkauft. Lange her. Der Remstalrebell Helmut Palmer ist schon geraume Zeit nicht mehr auf den irdischen Bäumen unterwegs. Wo immer er jetzt auch sein mag: auf seinen Sohn Boris dürfte der Patron ziemlich stolz sein, der sich wie er nicht mundtot machen lässt. „Ich räume gerne ein, dass ich in letzter Zeit, als es heftig zugeht wegen meines Buchs über Flüchtlinge, wieder mehr an meinen Vater gedacht habe“, sagt Boris Palmer. Vater Helmut pflegte seine Bücher und Schriften mit dem lateinischen Spruch „nulli cedo“ zu signieren, was so viel heißt wie: „Ich weiche niemandem.“ Boris Palmer hält für einen Moment inne. „Ich bin kurz davor“, sagt er zum Abschied lächelnd, „das jetzt auch in meine Bücher zu schreiben.“ [F]

Bewegende Initiative

In Stuttgart-Vaihingen hat die alternative Mobilität drei Räder: Ehrenamtliche Helfer kutschieren Senioren mittels Bürger-Rikscha durch die Straßen. Das erweitert nicht nur den Radius betagter Menschen, sondern macht allen Beteiligten auch richtig Spaß.

TEXT **CARLOS UBINA** FOTOS **REINER PFISTERER**





Evelin Bleibler lacht. Sie versprüht während dieses Treffens reichlich gute Laune. Und nachdem sich die Vereinsvorsitzende gleich zu Beginn des Gesprächs hat erklären lassen, wie es ihr kleiner eingetragener Verein „Bürger-Rikscha – Gemeinsam in Bewegung“ aus Stuttgart-Vaihingen in den erlauchten Kreis der großen Verkehrsvisionen in einem Mobilitätsmagazin geschafft hat, da bringt sie ihren ersten Eindruck über den redaktionellen Themenmix auf den Punkt: „Wir sind also was fürs Herz.“

Ja, die Bürger-Rikscha ist etwas fürs Gemüt. Weil sie bewegende Momente schafft, und weil Evelin Bleibler so mitreißend und mitfühlend davon erzählen kann, wie sich Senioren in der Radkutsche durch die Straßen gondeln lassen. Da sind zum Beispiel die alte Ukrainerin und deren Tochter, die partout keine Fahrt ins Grüne wollten, da sie das Landleben zur Genüge kennen, aber eben nicht die Stadt – und mit Blick auf den strömenden Regen an diesem Tag nur meinten: „Wir sind doch keine Zuckerpuppen.“ Oder da ist jene betagte Dame, welche die neuen Kontaktmöglichkeiten durch das Gefährt im Straßenverkehr nutzte und begeistert anmerkte: „Das ist ein Fahrzeug zum Flirten.“

Winkende Hände, freundliche Gesichter und pfliffige Kommentare –

schmunzeln muss Evelin Bleibler über diese Erlebnisse, die von ihren meist über 75-jährigen Fahrgästen im Fond häufig als Abenteuerfahrten empfunden werden. Doch zuletzt hat es auch ihr ein Tränchen der Rührung in den Augenwinkel getrieben, als sie eine Seniorin in den Wald fuhr. Zehn lange Jahre hatte die alte Frau darauf gewartet, endlich wieder zwischen Bäumen zu stehen und Vögel zwitschern zu hören. Nun trällerte es um sie herum – und bestätigte die Initiatorin in ihrer Überzeugung, dass die Bürger-Rikscha mehr ist als bloß ein schlichtes Fortbewegungsmittel, es ist ein wahrer Glücksbringer.

Nicht selten steigert eine Fahrt das Selbstwertgefühl der älteren Menschen, da sie sich nicht mehr als Verkehrshindernis betrachten. Durch ein Experiment bewiesen und wissenschaftlich gesichert ist diese Erkenntnis, zumal der Verein Teil des Stuttgarter Real-labors für nachhaltige Mobilitätskultur ist und sich Bianca Llerandi in ihrer Masterarbeit mit dem Thema beschäftigt hat: „Die Bürger-Rikscha – Ein Mobilitätskonzept für das Alter?“ Für Evelin Bleibler, ihren Stellvertreter Peter Kungl und die weiteren 14 Gründungsmitglieder ist das keine Frage mehr. Sie sehen jenseits der emotionalen und sozialen Schiene in der Bürger-Rikscha eine

sanfte Art der Fortbewegung im Alltag älterer Menschen. „Solche Projekte aus dem Leben setzen Impulse. Denn wie sieht Mobilität für ältere Menschen heute oft aus?“, fragt Evelin Bleibler.

Rollator oder Rollstuhl lautet die Antwort. An diesem Punkt setzt die Bürger-Rikscha auf einer zweiten Ebene an. Denn außer den vielen Genussfahrten werden zahlreiche funktionale Fahrten unternommen. Strecken zwischen 800 und 1.200 Meter – zu kurz für ein Taxi, aber für die betagten und oft körperlich eingeschränkten Bewohner des Mehrgenerationenzentrums, in dem ein Großteil der Fahrgäste zu Hause ist, eben zu lang, um sie zu Fuß zu bewältigen. „Da kommen Töchter nicht selten 45 Kilometer angefahren, um ihre Mutter dann drei Kilometer weit zum Friseur zu bringen“, sagt die 64-jährige Evelin Bleibler.

Umweltschonend ist das nicht. Nervenschonend für die Beteiligten auch nicht immer. Arzt oder Apotheke, Friedhof oder Mittagstisch, Besorgungen oder Bücherei – die Liste der nützlichen Fahrten in dem praktischen Gefährt ist lang und der Bedarf groß. Jeden Mittwochnachmittag treten Evelin Bleibler oder ihre Mitstreiterin Martina Blättner in die Pedale. Und immer wieder erlebt das Duo, wie Senioren schon auf sie warten und mit den Worten „Ich müsste mal wieder ...“ vorsichtig anfragen, ob eine Mitfahrgelegenheit bestehe.

Insgesamt 3.200 Kilometer sind so im vergangenen Jahr an Fahrwegen zusammengekommen. Acht ehrenamtliche Helfer mit kräftigen Beinen und starkem Willen haben das Pensum absolviert. Unterstützt freilich durch einen kleinen Elektromotor. „Wir müssen ja ein Fahrrad bleiben, weshalb der mögliche Antrieb dann für drei Personen schon ein wenig schwach ist“, sagt Evelin Bleibler. Teuer sind die notwendigen Akkus außerdem, doch die Vereinsvorsitzende hat zur Bedingung



gemacht, dass jedes Fahrzeug mit einem Ersatzakku ausgestattet wird. Denn sie ist bereit, viel mitzumachen, aber einen Stillstand mit Passagieren will sie möglichst nicht erleben.

Das Dreirad muss rollen. „Jeder Sommer zählt“, sagt Evelin Bleibler mit Blick auf die Kundschaft. 99 Jahre ist der älteste Fahrgast und die Liste der Anmeldungen lang. Deshalb stehen zwei Fahrzeuge auf dem privaten Tiefgaragenplatz von Evelin Bleibler und ihrem Mann Olaf Brandt, der ebenfalls gerne in die Pedale tritt. Einen anderen Abstellplatz hat das Ehepaar trotz mehrfacher Anfrage bei den Behörden nicht gefunden. Lamentieren will sie nicht, aber gewundert über die bürokratischen Hürden hat sich die frühere Verwaltungschefin einer Werbeagentur schon, ehe am 9. Oktober 2015 die Vereinsgründung gefeiert wurde.

So brauchte es schon drei persönliche Besuche und zig Telefonate, um das zuständige Finanzamt von der Gemeinnützigkeit des Projekts zu überzeugen. Tatsächlich benötigten die Vaihinger eine Reihe von Sondergenehmigungen, ehe sie überhaupt für den Verkehr zugelassen wurden. Hauptverkehrsstraßen dürfen sie nur in Ausnahmefällen nutzen, Busspuren gar nicht und Waldwege müssen

mindestens drei Meter breit sein. „Auch in Fußgängerzonen dürfen wir nicht fahren, was schade ist“, sagt Evelin Bleibler. Einzige Ausnahme: der Vaihinger Markt.

In dem Stuttgarter Stadtbezirk hat sich die Bürger-Rikscha von der Attraktion zum selbstverständlichen Teil des gesellschaftlichen Lebens entwickelt. Man kennt sie, man schätzt sie – und so mancher Passant möchte sie auch für private Zwecke oder Feste mieten. Grundsätzlich ist das möglich. Doch es widerstrebt Evelin Bleibler, aus der Idee des Miteinanders ein Geschäftsmodell zu machen. „Bei unseren früheren Familientreffen waren wir stets aktiv“, erinnert sie sich. Es wurde gewandert oder Rad gefahren, bis ihre Mutter körperlich dazu nicht mehr in der Lage war und es direkt mit dem Auto ins Restaurant ging.

Aus dieser Alltagssituation entstand der Gedanke, es anders zu versuchen. Flugs wurde im Sommer 2015 erstmals vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club auf den Fildern eine Rikscha ausgeliehen und beim Sommerfest des Mehrgenerationenhauses in Stuttgart-Vaihingen, wo Bleiblers Mutter lebt, vorgefahren. Die Gaudi war groß, und die Überraschung war es ebenso. „Wir

hatten das Ganze eigentlich als Zeitvertreib für junge Familien und ihre Kinder ange-dacht“, sagt Evelin Bleibler. Doch dann hatten vor allem die Älteren kindlichen Spaß.

Seither stemmen sie sich mit aller Kraft auf die Rikscha und lassen sich von Ehrenamtlichen oder Familienmitgliedern (nach etwas Übung) durch die Gegend kutschieren. Schön ist das, aber eben auch schwer zu finanzieren. Knapp 20.000 Euro haben die Rikscha und das Paralleltandem zusammen gekostet. Spezialanfertigungen sind das, zumal sie für den Alltag leicht sein müssen, aber nicht leicht kippen dürfen. Ebenso müssen sie einen Rollator aufnehmen können und benötigen für die Fahrgäste auch Sicherheitsgurte. Das Unternehmen Radkutsche in Mössingen hat die erste Bürger-Rikscha gebaut, die Otto-F.-Scharr-Stiftung hat sie mit einer Spende von 8.500 Euro bezahlt und die Albrecht-Locher-Stiftung den Unterhalt mit weiteren 2.000 Euro gesichert. Seit vergang-nem September gibt es zudem ein aus Spenden finanziertes Paralleltandem, das es Senioren auf ihren Touren ermöglicht, selbst ein wenig mit zu strampeln. Ein neues Gemeinschafts-gefühl auf die alten Tage vermittelt das, weiß Evelin Bleibler – und schmunzelt. [•]

„Jeder Ausbau braucht Zeit“

Ewige Staus, volle Bahnsteige: droht der Region Stuttgart der Verkehrskollaps? Professor Markus Friedrich glaubt das nicht. In der Zukunft sieht der Verkehrsplaner autonom fahrende Autos, die im Stadtgebiet mit Tempo 30 unterwegs sind – und Autofahrer, die Straßengebühren zahlen.

INTERVIEW CARLOS UBINA FOTOS REINER PFISTERER





Herr Friedrich, Sie sind Professor an der Universität Stuttgart und haben den Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik am Institut für Straßen- und Verkehrswesen inne. Führt ein „Verkehrsverstehrer“ wie Sie in Stuttgart eigentlich noch selbst Auto?

Markus Friedrich: Ja, ich habe ein Auto. Ich habe aber ebenso eine Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr, ein Fahrrad und meine Füße – und nutze alle vier Möglichkeiten. Heute bin ich mit dem öffentlichen Nahverkehr an die Uni gekommen, weil gerade Feinstaubalarm ist. Im Grunde hätte ich aber lieber das Auto benutzt, weil ich Geräte transportieren musste und die Vorlesung früh begonnen hat.

Nach welchem Kriterium entscheiden Sie persönlich, welches Verkehrsmittel Sie nehmen?

Markus Friedrich: Rein pragmatisch, denn Spaß macht das Autofahren in der Stadt nicht wirklich. Dass wir überhaupt noch über ein Auto verfügen, liegt daran, dass wir gerne mal in die Berge fahren. Meine Frau hatte zuletzt dafür plädiert, dass wir uns kein neues Auto anschaffen. Ich konnte ihr aber vorrechnen, dass ein eigenes Auto für uns immer noch billiger ist als Carsharing.

Für Familie und Urlaub hat das eigene Auto also noch seine Berechtigung?

Markus Friedrich: Bei uns schon. Für mich persönlich ist es aber auch ein Thema, dass ich mit dem Auto elf Minuten bis zur Arbeit brauche, mit dem öffentlichen Nahverkehr dagegen zwischen 25 und 40 Minuten. Und Bus fahren kann anstrengend sein. Ich muss selbst als Jahresabobesitzer immer vorne einsteigen, meinen Fahrausweis vorzeigen und mich dann an Schulkindern vorbei nach hinten kämpfen, das nervt. Und ein 30-Minuten-Takt am Abend passt ebenfalls nicht zu einer Stadtbushlinie. Mit dem Fahrplanwechsel gibt es jetzt aber immerhin einen 15-Minuten-Takt.

Wie könnten weitere Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr zeitnah erreicht werden?

Markus Friedrich: Die Stuttgarter Straßenbahnen haben vor einigen Monaten den Umlauf auf meiner Buslinie geändert. Nachdem die Busse zuvor häufig unpünktlich waren, fahren die Busse jetzt wieder sehr zuverlässig. Vermutlich musste die SSB dafür ein zusätzliches Fahrzeug einsetzen.

Damit haben Sie die gestellte Frage aber noch nicht wirklich beantwortet?

Markus Friedrich: Die Qualität der Fahrzeuge ist in Stuttgart hoch, hier sehe ich keinen Verbesserungsbedarf. Die Bedienungshäufigkeit lässt sich kurzfristig weiter verbessern und

auch neue Buslinien lassen sich zeitnah einrichten, wenn die Finanzierung gesichert ist.

Die Annehmlichkeiten eines Autos sind für viele Menschen jedoch ein Argument, nicht auf Bus und Bahn zu setzen. Wie weit geht die Leidenschaft der Stuttgarter angesichts der vielen Staus und Baustellen in der Stadt?

Markus Friedrich: Das Problem ist, dass wir in Stuttgart zwar mit dem Auto und dem öffentlichen Personennahverkehr zwei gute Systeme haben, aber keines von beiden besonders robust ist. Die S-Bahn ist super – bis zur ersten Störung. Im Alltag bedeutet dies, dass wir immer einen Zeitpuffer einplanen müssen, wenn wir pünktlich an einem Ort ankommen wollen. Wenn ich am Bahnhof meinen Zug erreichen will, nehme ich nie den Bus, den mir die Fahrplan-App vorschlägt. Ich fahre vorher. Und für eine Vorlesung um 8 Uhr plane ich 30 Minuten Puffer ein. Beim Auto ist das etwas anders, da können wir bei ungeplanten Ereignissen teilweise mit einer veränderten Route reagieren.

Einspruch! Stuttgart gilt als Stauhauptstadt. Hat die Landeshauptstadt diesen Ruf zu Recht?

Markus Friedrich: Stuttgart findet sich bei den Auswertungen von Navigationsdienstleistern immer auf den vorderen Plätzen. Allerdings misst in Deutschland keiner die Verluststunden, die die Menschen in Bussen und Bahnen erleben. Häufig ist die Verlustzeit, die ein Autofahrer im täglichen Stau erlebt kleiner als die Zeit, die Fahrgäste an Haltestelle warten, selbst wenn der öffentliche Verkehr pünktlich ist. Wenn wir die Zuverlässigkeit verbessern wollen, braucht es mehr Redundanz im System. Das ist teuer und bei neuen Verkehrswegen häufig nicht erwünscht.

Muss man davon ausgehen, dass die Städte immer mehr durch den Autoverkehr verstopft werden, weil weltweit auch immer mehr Menschen in die Metropolen ziehen?

Markus Friedrich: Stuttgart wird keine Megacity. Hier können Sie auch in Zukunft noch Auto fahren, in Shanghai oder Jakarta nicht. Im Vergleich zu den Mega-Citys dieser Welt leben wir in Stuttgart in einem kleinen Paradies, selbst wenn wir manchmal ein bisschen länger unterwegs sind und es Klagen über langen Staus und Verspätungen gibt.

Aber auch Stuttgart wird auf Dauer nicht stehen bleiben, sondern vermutlich noch wachsen.

Markus Friedrich: Sicher, aktuellen Prognosen zufolge sollen in den nächsten Jahren bis zu 200.000 Menschen neu in die Region kommen. Und die Frage wird sein: Sollen diese Menschen ins Umland oder nach Stuttgart ziehen?

Und wie lautet Ihre Antwort?

Der größere Teil nach Stuttgart. Zumindest aus Sicht des Verkehrsplaners, da Stuttgart alles hat, was eine Stadt der kurzen Wege braucht. Fast überall in Stuttgart finden Sie im Umkreis von einem Kilometer alles, was Sie zum Leben brauchen: Schule, Arzt, Lebensmittelgeschäfte und Arbeitsplätze. Nur wollen wir unsere Kinder nicht immer in die nächste Schule schicken und im nächsten Laden einkaufen. Bei zwei Erwerbstätigen in einer Familie ist es auch schwierig, dass beide nah am Arbeitsort wohnen.

Was wiederum das Verkehrsaufkommen erhöht.

Markus Friedrich: Natürlich. Wir haben regelmäßige Staus in Stuttgart, die jeden Tag am selben Ort auftreten. Diese Staus können allerdings am Rand der Stadt eine sinnvolle Funktion haben: Es ist besser, wenn die Autos vor der Stadt im Stau stehen als im Stadtzentrum. Im Stadtzentrum wollen wir möglichst wenig Haltevorgänge mit unnötigen Abgasen. Das geht nur, wenn die Straßen nicht überlastet sind. In der Stadt können und wollen wir nie so viele Straßen bauen, dass es keine Staus gibt.

Die vielen Autostaus sind also Teil des Spiels?

Markus Friedrich: Ja, so kann man das formulieren. Die Staus führen letztlich dazu, dass der öffentliche Personennahverkehr in den Hauptverkehrszeiten gegenüber dem Auto konkurrenzfähig ist. Das klappt im Regionalverkehr aber nur dann, wenn sich Start und Ziel in Bahn-Nähe befinden und die erforderlichen Umsteigevorgänge klein sind. Jeder Umsteigevorgang ist ein Komfortverlust und erhöht das Risiko, den Anschluss zu verpassen.

Trotzdem hat man das Gefühl, dass auch die Bahnen in der Region rund um Stuttgart vor allem in der Rush-Hour total überfüllt sind.

Markus Friedrich: Das stimmt. Es braucht mehr öffentlichen Nahverkehr und der Regionalverkehrsplan unterbreitet dazu konkrete Vorschläge. Allerdings müsste man beim ÖPNV für Stuttgart in einer ganz anderen Dimension denken. Schauen Sie nach München. Da wird jetzt die zweite Tunnelröhre gebaut – das ist mal ein Wort. Auch hier müsste man in „Hardware“ investieren. Ich habe aber keine Ahnung, ob in der Stadt, in der jahrelang um Stuttgart 21 gekämpft wurde, die Bereitschaft vorhanden ist, weitere große und langjährige Tunnelprojekte anzugehen.

Ist es aus Ihrer Sicht bereits zu spät, um den öffentlichen Verkehr zeitgemäß auszubauen?

Markus Friedrich: Jeder Ausbau braucht Zeit. Wenn wir im Jahr 2030 mehr Fahrgäste im

„Im Vergleich zu den Mega-Citys dieser Welt leben wir in Stuttgart in einem kleinen Paradies.“

Schienenverkehr haben wollen, müssen wir jetzt mit dem Ausbau beginnen. Ich möchte jedoch anmerken, dass es vermutlich keine Region in Deutschland gibt, die Verkehrsplanung so systematisch betreibt wie der Verband Region Stuttgart. Nach allen Regeln der Technik wird das hier praktiziert – so wie ich es meinen Studierenden lehre. Politische Entscheidungen müssen trotzdem getroffen werden.

Als Musterbeispiel für gelungenen öffentlichen Verkehr gilt in Fachkreisen Wien, wo ein Jahresticket 365 Euro im Jahr kostet und ein Großteil der Bevölkerung dieses auch ersteht.

Markus Friedrich: Der Preis ist immer ein gutes Argument und 365 Euro sind schon günstig. Wien hat aber auch den Vorteil, dass es eine eindeutige Verkehrspolitik betreiben kann, weil es politisch eine „rote“ Stadt ist. In Stuttgart mit den vielen Städten in der Region können Sie dagegen keine klare politische Linie fahren, da müssen Sie stets Kompromisse eingehen. Das erschwert letztlich die Planungsprozesse. Zudem verfügt Wien über ein gut ausgebautes Schienennetz, das mit kurzen Takten befahren wird. Wien ist außerdem nicht ganz so wohlhabend wie Stuttgart, was vielleicht ein Grund dafür ist, dass der Pkw-Besitz nicht so hoch wie in Stuttgart ist.

Der Schwabe liebt eben sein heilix Blechle. Wie muss sich im Verbund zwischen Auto und öffentlichen Personennahverkehr die Mobilität der Zukunft aus Ihrer Sicht entwickeln?

Markus Friedrich: Ehrlich gesagt, bekomme ich immer ein wenig die Krise, wenn ich den Begriff Mobilität höre. Alle Welt ruft nach neuen Mobilitätskonzepten. Doch wer erstellt diese? Das sind die Mobilitätsdienstleister – und diese Unternehmen haben klare Ziele. Sie wollen ihre Kunden glücklich machen und dadurch Geld verdienen. Es geht den Unternehmen im Gegensatz zum Verband Region Stuttgart oder der Stadt Stuttgart nicht um das Gemeinwohl. Ich rede deshalb lieber von neuen Verkehrskonzepten, denn Verkehr ist schließlich für uns alle und von uns allen: Wir stehen gemeinsam im Stau und wir machen unsere Stadt gemeinsam laut und dreckig.

Wird durch das autonome Fahren eine Verbesserung der Verkehrssituation eintreten?

Markus Friedrich: Automatisierte Fahrzeuge werden Mobilität und Verkehr revolutionieren. Auf Autobahnen erhöhen diese Fahrzeuge die Leistungsfähigkeit. Im städtischen Verkehr, dort wo sich Autos, Radfahrer und Fußgänger den Straßenraum teilen, sind die Wirkungen unklarer. Damit das funktioniert, müssten geeignete Rahmenbedingungen geschaffen und klare Regeln gesetzt werden.

Wie müssten diese aussehen?

Markus Friedrich: Stellen wir uns eine Welt vor, in der automatisierte Autos vor allem elektrisch fahren. Anders als herkömmliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die bei niedrigen Geschwindigkeiten mehr Emissionen verursachen, sind elektrische Fahrzeuge auch bei Tempo 20 oder 30 effizient. Das können wir nutzen und eine Regelgeschwindigkeit von 30 einführen. Tempo 50 wäre in der Stadt dann die Ausnahme auf einem relativ kleinen Hauptverkehrsstraßennetz, das gut von automatisierten Fahrzeugen befahren werden kann. Auf Straßen, die der innerörtlichen Verbindung dienen, gilt dann Tempo 30.

Und auf den Nebenstraßen?

In Nebenstraßen mit viel Mischverkehr von autonomen Fahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern sollte sogar nur Tempo 20 erlaubt sein. Bei diesen Geschwindigkeiten können Autos und Radfahrer die gleichen Straßen benutzen ohne eigene Radwege zu benötigen. Auch der ÖPNV würde gewinnen, wenn man mit Schienenverkehrsmitteln schneller unterwegs ist. Ein Lösungsansatz heißt: Gestalte die Straßenräume so, dass E-Fahrzeuge, E-Bikes und Fahrräder mit ähnlicher Geschwindigkeit fahren.





Und wie lautet der zweite Lösungsansatz?

Markus Friedrich: Das ist ein altes verkehrsplanerisches Credo: Wir müssen Mobilität bepreisen. Wir brauchen dafür aber keine Dobrindt-Maut, sondern eine umgedrehte Maut. Damit ist gemeint, dass das Autofahren auf der Autobahn am billigsten sein sollte. Je weiter Sie anschließend in die Stadt hineinfahren, desto teurer wird die Straßennutzung. Letztlich ist die Straße vor Ihrem Haus am teuersten, da wir in Erschließungsstraßen keinen Durchgangsverkehr wollen. Mobilität wird zudem zeitlich differenziert, nachts preiswert, in der Hauptverkehrszeit teurer. Außerdem könnte man nach Besetzungsgrad bepreisen, um Leerfahrten bei autonomen Fahrzeugen zu vermeiden.

Wer setzt diese Regeln um?

Markus Friedrich: Ich bin nicht sehr hoffnungsvoll, dass diese genannten Regeln politische Mehrheiten finden. Denn welcher Politiker hat schon den Mut, sich aktuell hinzustellen und zu sagen: Wir führen in nächster Zeit Straßenbenutzungsgebühren und Geschwindigkeitsbegrenzungen ein. Aber wenn mich die Leute erwartungsvoll anschauen und fragen: Herr Professor, wie lautet die Lösung für unsere Verkehrsprobleme, dann kann ich Ihnen nicht sagen: Esst einfach immer mehr Pralinen, dann werdet ihr schon schlanker.

Mit einer Praline immerhin wird schon experimentiert. Wann werden Szenarien mit autonomen Fahrzeugen Wirklichkeit auf den deutschen Straßen?

Markus Friedrich: Das müssen Sie die Fahrzeugtechniker fragen. Ich fände es allerdings gut, wenn wir mit dem autonomen Fahren in Stuttgart experimentieren könnten, zum Beispiel hier auf dem Unicampus.

Grundsätzlich muss man jedoch nicht auf autonome Fahrzeuge warten, um die von mir vorgeschlagenen Regeln umzusetzen. Wir könnten bereits seit 50 Jahren Dinge tun, die den Stadtverkehr verträglicher machen. Wir tun es aber nicht und jetzt vollzieht sich eine Revolution, die Autofahren noch komfortabler macht.

Glauben Sie, Herr Professor Friedrich, dass ihre Kinder und Enkelkinder selbst noch Auto fahren werden?

Markus Friedrich: Unsere Kinder sind jetzt 13 und 15 Jahre alt. Sie werden noch den Führerschein machen. Ob die nächste Generation diesen noch machen muss oder darf, ist eine gute Frage. Ich weiß es nicht. [-]

ZUR PERSON:

Markus Friedrich (55) ist seit 2003 Professor am Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart. Zuvor arbeitete er als Bereichsleiter für die Planung Transport Verkehr AG in Karlsruhe. Seine Promotionsarbeit zum Dr.-Ingenieur trägt den Titel „Rechnergestütztes Entwurfsverfahren für den ÖPNV im ländlichen Raum“ und wurde mit dem BMW Scientific Award 1995 ausgezeichnet. Sein Studium des Bauingenieurswesens absolvierte Friedrich von 1983 bis 1989 an der Technischen Hochschule in München. Anschließend war er dort bis 1995 als wissenschaftlicher Assistent tätig. Zurzeit ist er Mitglied des wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.



Weltkongress für Netzwerker

„Cities for Mobility“ ist ein globales Netzwerk für Verkehrsfragen. Stuttgart spielt darin eine führende Rolle und organisiert im Juni wieder die gleichnamige und international besetzte Fachveranstaltung im Rathaus.

TEXT **CARLOS UBINA** FOTOS **REINER PFISTERER** UND **STADT STUTTGART**



Marianne Weinreich ist in Erinnerung geblieben. Vor knapp zwei Jahren hat sie Stuttgart besucht und auf dem Kongress „Cities for Mobility“ ein Hauptreferat gehalten. Über die Verkehrslage in Kopenhagen hat die Dänin gesprochen. Und über die beeindruckenden 63 Prozent der Bürger, die bei ihr mit dem Rad zur Arbeit oder der Ausbildung fahren, hat sie berichtet und auch über die 368 Kilometer an Radwegen und 38 „Super-Highways“, die den Radlern in ihrer Heimatstadt zur Verfügung stehen. Die Dame in dem schicken Kostüm hat aber vor allem mit einer Geste klar gemacht, dass der Umstieg vom Auto auf ein Zweirad mit einer inneren Haltung zu tun hat – und nicht zwingend mit den besten Bedingungen. „Radfahren geht auch mit Stöckelschuhen“, sagte die Vorsitzende der dänischen Fahrradvereinigung und zeigte demonstrativ auf ihre High-Heels.

Nun ist Stuttgart keine Fahrradstadt, sondern eine Autostadt. Historisch gewachsen, seit Gottlieb Daimler hier 1886 das erste vierrädrige Automobil auf die Straße gebracht hat. Über Jahrzehnte hat das Auto auch die Stadtplanung dominiert, doch die Zeiten haben sich geändert. Es geht nicht mehr nur um eine autogerechte Infrastruktur. Es geht um eine qualitätsvolle und nachhaltige Mobilität, die Bürger sicher und schnell von A nach B bringt, aber ebenso die Lebensqualität der Menschen berücksichtigt. Staus, Lärm und Feinstaub sind nicht zuletzt belastende Stressfaktoren, und es ist der Ansatz von Oberbürgermeister Fritz Kuhn, diese zu reduzieren. 20 Prozent weniger Autos, die mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren betrieben werden, sind das große Ziel – und die Umsetzung die enorme Herausforderung.

Eine Reihe von Maßnahmen sind schon auf den Weg gebracht und im Aktionsplan der Stadtverwaltung verankert. Umweltfreundlicher soll der Verkehr werden und dem Wunsch der Bürger nach mehr öffentlichem Raum gerecht werden. Weshalb die Veranstaltungsreihe „Cities for Mobility“ strategische und praktische Fragestellungen einer modernen Entwicklung aufgreift. Zum neunten Mal findet der Kongress demnächst statt. Und das immer in Stuttgart, das sich als

führendes Kompetenzzentrum für Mobilität etabliert hat und die Gäste im Rathaus der baden-württembergischen Landeshauptstadt vom 17. bis 19. Juni willkommen heißt. Auf der Dachterrasse geht es sonntags mit einer ersten Zusammenkunft los. Locker und überschaubar. „Der ganze Kongress findet an einem Ort statt“, sagt Organisator Patrick Daude von der Stadtverwaltung Stuttgart, „unsere Veranstaltungen und Workshops sind sehr praxisnah und niedrigschwellig angelegt.“

Patrick Daude (Foto S. 38) steht an diesem Nachmittag vor einem Modell der Landeshauptstadt und erzählt davon, was der Kongress an Impulsen bringt. Viele Experten und Entscheidungsträger tauschen sich aus. Stadt- und Verkehrsplaner, Ingenieure und Architekten, Kommunalpolitiker und Wirtschaftsvertreter, Wissenschaftler und Kreative, Bürger und Studenten. Sie begegnen sich im dritten und vierten Stockwerk des Stuttgarter Rathauses und knüpfen an einem Netzwerk, das letztlich alle weiterbringt. Dies ist die Ursprungsidee von „Cities for Mobility“: Städte sollten ihre Verkehrssysteme vorstellen, Probleme gemeinsam diskutieren und so voneinander lernen und profitieren.

Zunächst fand das Fachtreffen jährlich statt. Seit 2012 steht es nur noch alle zwei Jahre an, wobei das gleichnamige, aktuelle globale Netzwerk aus dem sogenannten URB-AL-Städtenetzwerk entstanden ist, einer zwischen den Jahren 2000 bis 2003 von der Europäischen Union geförderten Initiative, die sich im europäischen-lateinamerikanischen Austausch der Steuerung der urbanen Mobilität widmete. Ab 2004 hat die Stadt Stuttgart mit dem damaligen OB Wolfgang Schuster an der Spitze den internationalen Erfahrungs- und Wissensaustausch in Eigenverantwortung fortgeführt. Schließlich gab Schuster 2006 den Anstoß für den losen Verbund in seiner heutigen Form, der bei konkreten Projekten durch Fördergelder ansonsten aber über Sponsoren finanziert wird. Mittlerweile ist die Liste der Mitglieder und Partner lang: mehr als 600 Städte, Unternehmen und Nichtregierungsorganisationen aus mehr als 80 Staaten wirken mit – von Algerien bis Venezuela, von Athen bis Wuppertal.



„Es ist ein Alleinstellungsmerkmal, dass wir dieses Netzwerk samt Kongress alleine als Kommune koordinieren und organisieren“, sagt Daude, der zur Abteilung Mobilität im Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität des heute amtierenden Oberbürgermeisters Fritz Kuhn gehört. Mit 200 bis 300 Teilnehmern aus mehr als 30 Ländern wird in Stuttgart gerechnet. Ein Großteil kommt aus dem deutschsprachigen Raum sowie aus Europa, aber auch das Interesse in Lateinamerika sowie Australien, Asien und Afrika ist ungebrochen. Und eine Delegation aus Brasilien gehört bereits zu den Stammgästen, da sie außer in der Schwabenmetropole immer noch zusätzlich in anderen europäischen Städten Station macht. Eindrücke sammeln, Informationen mitbringen, Know-how mitnehmen – so beschreibt der 40-jährige Daude, der seit 2006 dabei ist, seine Erfahrungen mit den internationalen Besuchern in familiärer Atmosphäre.

Trotz des Innovationsgeistes, der die Sitzungen umweht, wissen jedoch alle in der Runde: Konzepte lassen sich nicht einfach kopieren und auf andere übertragen. Ein System, das in Skandinavien läuft, muss in Stuttgart noch lange nicht funktionieren. Und anders herum zeigen sich die ausländischen Kongressteilnehmer immer wieder angetan von den technischen Möglichkeiten in der baden-württembergischen Landeshauptstadt – ob es sich um Elektromobilität handelt, die Einführung eines neuen Bussystems, die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs oder den Aufbau einer Verkehrsleitzentrale.

Die brasilianischen Austragungsorte Porto Alegre und Belo Horizonte schlossen zum Beispiel vor Jahren ein Abkommen mit Stuttgart, um sich verkehrstechnisch für die Fußball-Weltmeisterschaft 2014 zu rüsten. Mit Erfolg. „Auch heute werden noch häufig Kooperationen eingegangen“, sagt Daude, der diesmal unter dem Titel „Mobilitätstrends und ihre Auswirkungen auf die Transformation der Städte“ auf vier inhaltliche Schwerpunkte verweist: Sharingmodelle aller Art, Elektromobilität, der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und City-Logistik. Als Hauptredner sind neben OB Kuhn sein Straßburger Amtskollege

Roland Ries sowie der Zukunftsforscher Stephan Rammler aus Braunschweig und Klaus Entenmann, der Chef von Daimler Financial Services, geladen. Auch die Führungskraft einer skandinavischen Stadt wird erwartet. Über die Perspektiven eines umweltverträglichen und menschenfreundlichen Stadtverkehrs werden sie dann sprechen, über die Idee einer autofreien Stadt sinnieren und über die Visionen eines Automobilunternehmens reden. Alles um möglichst gemeinsam die 2,7 Millionen Menschen aus 180 Nationen in der Region Stuttgart zu bewegen, wenn es geht, möglichst nachhaltig und zukunftssträftig. [•]

„Unsere Veranstaltungen und Workshops sind sehr praxisnah und niedrigschwellig angelegt.“

Nähere Informationen und Anmeldungen zum Kongress unter:
www.cities-for-mobility.net





Relaxes Reisen in der Region

Seit Dezember 2016 ist auf drei Linien in der Region Stuttgart täglich eine blaue Busflotte unterwegs, die für Überraschungsmomente sorgt. Die Expressbusse namens RELEX verbinden Komfort und Tempo von Fernreisen mit dem Takt des öffentlichen Nahverkehrs.

TEXT **MARKUS HEFFNER** FOTOS **GOTTFRIED STOPPEL**



Fast könnte man meinen, die Reise geht nach Rom, Wien oder Berlin. Zumindest aber bis München. Die ultramarinblauen Komfortsitze mit gehörigem Abstand zur nächsten Reihe laden zu einem entspannten Nickerchen ein, die wohlige Wärme und ein sanftes Schaukeln tun ihr übriges. Verstärkt wird das Reisegefühl von den Gepäckablagen über den Sitzen, unter denen Leselampen montiert sind. Obendrauf gibt es noch WLAN und USB-Ladesteckdosen. So fühlt sie sich also an, die schöne neue Nahverkehrswelt.

Tatsächlich geht die Fahrt an diesem frostigen Wintertag weder nach Berlin oder Wien, sondern nur nach Esslingen, was vom Abfahrtsort Waiblingen eine knappe halbe Stunde dauert. Lediglich drei Haltestellen fährt der Bus auf dieser Tour zwischen Abfahrt und Ankunft an. „Wir wollen mit diesem Angebot unter anderem eine Verbesserung der Reisezeit zwischen bestimmten Orten erreichen“, erklärt Jürgen Wurmthaler den Hintergrund. Er verantwortet beim Verband Region Stuttgart als Leitender Direktor den Bereich Wirtschaft und Infrastruktur und gilt als anerkannter Experte in Nahverkehrsfragen.

Einerseits soll es schneller gehen, gleichzeitig soll den Pendlern und anderen Fahrgästen mit der neuen Busflotte ein anderer Komfort als gewohnt geboten werden, was namens-

gebend war für das neue Angebot: RELEX – der Expressbus für die Region Stuttgart. Das Wortspiel mit dem englischen Verb „relaxen“ sei bewusst gewählt worden, um auf diesem Weg zu signalisieren, dass die neuen Busse für eine sehr komfortable und bequeme Möglichkeit im Nahverkehr stehen, sagt Jürgen Wurmthaler, der viel Resonanz erfahren hat seit der ersten Fahrt vor etwas mehr als einem Jahr. „Die Rückmeldungen sind seither ausnahmslos positiv“, erzählt er. Manche Fahrgäste hätten sogar regelrecht Hemmungen, mit einem normalen VVS-Ticket in den Bus zu steigen, weil er im Vergleich zu normalen Linienbussen wie ein Luxusliner wirkt.

Zeki Saglam kann viele solcher Geschichten erzählen, die er fast täglich erlebt. Der 57-jährige ist einer der Fahrer, die regelmäßig mit den neuen Linienbussen unterwegs sind. Auch für den erfahrenen Berufsfahrer ein vollkommen neues Gefühl: Statt sich im Stop-and-go-Modus durch den dichten Stadtverkehr von Haltestelle zu Haltestelle zu schaukeln, schwimmt er auf der neuen Linie im Verkehrsfluss mit und kommt vergleichsweise entspannt und ruhig voran. Entspannt und ruhig geht es zudem auch im Inneren des voll klimatisierten Busses zu, was sich auch auf die Stimmung der Fahrgäste auswirkt. Erst jüngst hat sich eine Frau bei ihm bedankt, dass sie nun von Waiblingen direkt nach Esslingen



fahren kann, wenn sie beispielsweise auf den Weihnachtsmarkt will. Bisher musste sie mit der S-Bahn zunächst zum Stuttgarter Hauptbahnhof und dort in eine andere Bahn umsteigen. „Viele haben mir erzählt, dass sie seit 30 Jahren auf so ein Angebot warten“, berichtet Zeki Saglam.

Im Gegenzug ergibt sich mit den neuen Expressbussen auch eine gewissen Entlastung für die S-Bahn, was eine wohl überlegte und gewollte Begleitscheinung des neuen Angebots ist. „Der Gedanke war, nach gut frequentierten Tangentialverbindungen zu suchen, um im gesamten öffentlichen Nahverkehr Verschiebungen und Entlastungen zu erreichen“, betont Jürgen Wurmthaler. Die Kapazität einer vollen S-Bahn könne ein Bus natürlich nicht ersetzen. Es reiche aber vollkommen, wenn die zusätzlichen Spitzen abgebaut werden, die womöglich zu einer Überlastung des Systems führen.

Auf drei verschiedenen Strecken sind die Expressbusse des Verbands Region Stuttgart seit dem 11. Dezember 2016 unterwegs: Die Linie X10 verkehrt bei einer Fahrtzeit von 38 Minuten zwischen Kirchheim und Flughafen. Die Linie X60 pendelt zwischen Leonberg und Flughafen, wofür die Planer 34 Minuten einkalkuliert haben. Und dann gibt es eben noch die Linie X20, mit der eine direkte Verbindung zwischen den Städten Waiblingen und Esslingen geschaffen wurde. Diese Linie sei bisher mit Abstand am stärksten nachgefragt, sagt Jürgen Wurmthaler, dem es dennoch ein Anliegen ist, die Fahrgastzahlen für die Zukunft noch weiter zu steigern. Denkbar ist beispielsweise, den bisherigen 30-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit auf 15 Minuten zu reduzieren. Im Gegenzug brauche man dann vielleicht keinen Stundentakt in tiefer Nacht, so Wurmthaler. „In welche Richtung sich ein Angebot entwickelt und an welchen Schrauben man drehen muss, lässt sich im Nahverkehr verlässlich erst nach zwei Jahren bewerten“, betont er. Gleichwohl soll das Thema schon vorab in der Regionalversammlung besprochen werden.

„Einerseits soll es schneller gehen, gleichzeitig soll den Pendlern und anderen Fahrgästen mit der neuen Busflotte ein ganz anderer Komfort als gewohnt geboten werden.“



„Wir werden uns laufend Gedanken machen, was verbessert werden kann und wohin die Reise geht.“

Der Impuls, ein solches Angebot in der Region Stuttgart zu schaffen, ist vom sogenannten ÖPNV-Pakt ausgegangen, der im Jahr 2014 vom Land Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart, der Region Stuttgart sowie den umliegenden Kreisen mit dem Ziel geschlossen wurde, die Zahl der Fahrgäste in Bussen und Bahnen bis 2025 um 20 Prozent zu erhöhen. Eine der Maßnahmen ist, das Angebot an P&R-Plätzen deutlich ausbauen. Gleichzeitig fördert der Verband seither eine ganze Reihe von Buslinien im Ballungsraum am Neckar, die fast ausschließlich von diesem Zuschuss betrieben werden können. Von der Einführung der regionalen Expressbusse verspricht sich Verkehrsexperte Wurmthaler einen deutlich spürbaren Effekt und Beitrag zur Zielerreichung. Bewährt sich das Angebot, soll über zusätzliche Verbindungen nachgedacht werden. Unabhängig davon hat die Landeshauptstadt Stuttgart bereits eine neue städtische Schnellbuslinie zwischen Bad Cannstatt und der Stuttgarter Innenstadt ins Visier genommen. „Ein Beitrag zur Luftreinhaltung in der stark belasteten Landeshauptstadt“, ergänzt Jürgen Wurmthaler.

Annähernd 20 mögliche Linien hatte der Verband Region Stuttgart zusammen mit den Partnern des ÖPNV-Paktes in einem Auswahlverfahren intensiv unter die Lupe genommen, darunter auch elf Verbindungen innerhalb der Region Stuttgart. Ein Kriterium sei dabei gewesen, eine tangential Verbindung zwischen abgekoppelten S-Bahn-Stationen zu schaffen, wie etwa im Fall Esslingen und Waiblingen. Zudem habe man versucht, große Einrichtungen zu berücksichtigen, wie die Bosch-Zentrale auf der Schillerhöhe in Gerlingen oder die Universität Stuttgart, die von der Linie X60 angefahren werden. Die Linie X20 wiederum hält unter anderem an der Diakonie Stetten und der Hochschule Esslingen in der Flandernstraße. „Der Bus ist oft voll mit Studenten“, erzählt Fahrer Zeki Saglam.

Im Ausschreibungsverfahren für den Betrieb der drei neuen Expresslinien hatte sich das Busunternehmen Schlienz Tours aus Kernen im Remstal durchgesetzt. Um die Strecken in dem gewünschten Komfort bedienen zu können, habe man eigens dafür insgesamt 13 neue Busse angeschafft, erzählt Markus Schäfer, der bei dem Unternehmen als Disponent dafür verantwortlich ist, dass der Ablauf passt und die Busse pünktlich fahren. Auch bei ihm gehen regelmäßige Rückmeldungen ein. „Die Fahrgäste sind sehr zufrieden mit allem“, sagt er. Natürlich sind die Busse komplett barrierefrei und über eine Rampe auch für Rollstuhlfahrer problemlos erreichbar. Im Inneren sind für sie eigene Plätze vorgesehen. Ausreichend Platz gibt es auch für Kinderwagen und größere Gepäckstücke: Neben den Ablagen über den Sitzen sind die Busse zusätzlich mit einem großen Gepäckregal ausgestattet, wie es etwa in Intercity-Zügen üblich ist. „Die Ausstattung lässt keine Wünsche offen“, sagt Jürgen Wurmthaler.

Spätestens im Jahr 2019 soll laut Beschluss in der Regionalversammlung Bilanz gezogen werden, ob sich das Angebot bewährt hat und welche Effekte damit verbunden sind. So lange will der Verkehrsexperte Jürgen Wurmthaler allerdings nicht warten. „Wir werden uns laufend Gedanken machen, was verbessert werden kann und wohin die Reise geht“, betont er. Oberstes Ziel sei zunächst, so Wurmthaler, die blauen Expressbusse noch bekannter zu machen, um letztlich noch mehr Fahrgäste zu gewinnen. Zum einen will der Stuttgarter Verband dazu gezielt die großen Einrichtungen einbinden, die auf den Strecken liegen, unter anderem auch den Flughafen. Dazu soll die Möglichkeit des relaxten Reisens in der Region mit einer Marketingkampagne beworben werden. Der Slogan dafür steht bereits: „Einmal durchatmen – und schon da.“ [F]



