



Generaldebatte

Mobilität

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,

[Folie 1]

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

[Folie 2]

Wir Stadtisten sind der Auffassung, dass unterschiedliche Lebensrealitäten unterschiedliche Mobilitätsformen erfordern. Stark vereinfacht ist deren grobe Sinnhaftigkeit auf Folie 3 dargestellt. Daher ist es uns wichtig, den

verschiedenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen und unterschiedliche Mobilitätsarten miteinander und nicht gegeneinander zu denken.

[Folie 4]

Wir machen uns für neuartige Antriebsformen wie die Elektromobilität mit ihren diversen Energiequellen ebenso stark wie für neue Fortbewegungsarten wie das autonome Fahren. Auch neuartige Vehikel wie Monowheels, Elektrotretroller, Segways und dergleichen können in unseren Augen einen Anteil zur verkehrlichen Entlastung der Stadt beitragen.

Mobilität zu denken heißt aber auch, Wohnen und Arbeiten wieder näher zusammenzubringen, Wege zu vermeiden beispielsweise durch Heimarbeit und Videokonferenzen, Mobilität zeitversetzter als heutzutage geschehen zu lassen, zu Fuß gehen attraktiv zu machen, und vieles mehr.

[Folie 5]

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

Generell muss das Ziel sein, den Kfz-Verkehr **um die Stadt herum** zu führen **anstatt mitten durch!** Für den restlichen Verkehr halten wir ein leistungsfähiges Netz an Hauptverkehrsadern für den Kfz-Verkehr für notwendig, um damit die Wohngebiete von Verkehr und insbesondere von immer mehr zunehmendem Schleichverkehr zu entlasten. In Wohngebieten abseits dieses Hauptstraßennetzes sehen wir Kfz-verkehrlich ruhigere Bereiche, egal ob Tempo-30-Zonen oder „Shared Space“.

[Folie 6]

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

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

Weiterhin sollte in den Wohngebieten die Benutzung neuartiger Personentransportmöglichkeiten gestattet werden. Dinge wie etwa elektrische Tretroller, Elektrofahrräder, Monowheels, Hoverboards,

Segways sind in vielen Fällen perfekt als Zubringer zur nächsten ÖPNV-Haltestelle, aber heute leider nicht wirklich einsetzbar, da diese auf der Straße nicht erlaubt sind.

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

[Folie 7]

Wenden wir uns dem ÖPNV zu.

Die Argumente, den ÖPNV zu nutzen sind vielfältig und gut, stellt er doch zumindest vordergründig betrachtet eine umweltfreundliche Art der Fortbewegung dar. Allerdings muss man gerade auch hier sehr genau hinschauen. In den Hauptverkehrszeiten hat man das Ölsardinenerlebnis, tagsüber eine aufgelockerte Belegung der Sitze, aber häufig auch eine sehr dünne Auslastung der Fahrzeuge – egal ob Bahn oder Bus. Diese Auslastung kann auch nicht einfach gesteigert werden, da Netz und Fahrzeuge stets auf den Maximalfall ausgelegt sein müssen, die zeitliche Verteilung der Fahrgäste über den Tag jedoch nicht wesentlich mehr als die heutigen knapp 15% hergibt.

Wir fordern eine sinnvolle Erweiterung des Netzes, insbesondere mit der Schaffung von kurzwegigen Umsteigepunkten.

Wir müssen darüber nachdenken, wie wir beispielsweise den ÖPNV derart attraktiver machen, dass insbesondere in den Schwachlastgebieten die Auslastung steigt. Hier sehen wir eine Lösung in kleinen, häufiger verkehrenden Bussen, die sich in einigen Jahren gerne noch autonom fortbewegen. Aktuell macht die Firma Moovel mit dem „Moovel Flex Pilot“ vor, dass dies sogar jetzt schon möglich ist, auch ohne autonome Mobilität.

Außer Frage steht, dass sowohl Stuttgart als auch die gesamte Region bzw. der VVS eine Tarifreform brauchen. Testprojekte für neue Tarifmodelle sollten gestartet werden um herauszufinden, was von den Kunden angenommen wird. Wir sind gesprächsbereit, solange es preislich attraktiv wird.

[Folie 8]

In Frankfurt wurde am heutigen Tag 1951 die 1. deutsche Automobilausstellung eröffnet. Damals ein Traum, heute ein Alptraum: nach jüngsten Zählungen haben wir derzeit ca. 900000 Markungsüberfahrten je Werktag, also ca. 450000 hinaus und 450000 herein – jeden Tag! Dem gegenüber stehen heute ca. 20000 P+R-Plätze. Mehr P+R vor den Toren der Stadt, um insbesondere Berufspendler auf die Schiene zu locken, ist unabdingbar.

Mobilität ist jedoch nicht nur eine Frage des rein technischen „von A nach B Kommens“, sondern es spielen auch Faktoren wie Zuverlässigkeit, Bequemlichkeit, persönliche Sicherheit und vieles mehr eine nicht zu unterschätzende Rolle. Deswegen müssen wir darauf hinarbeiten, dass

unsere öffentlichen Verkehrsmittel pünktlicher werden und Zubringer- und Wartebereiche sicher und sauber sind.

[Folie 9]

Fazit:

1. Ansätze zur Verkehrsvermeidung (Wohnen und Arbeiten annähern)
2. Motorisierten Individualverkehr, der in wesentlich mehr Facetten als heute über die Straßen rollt (Kfz, E-Roller, Monowheels, uvm.) mit einer stetigen Verbesserung des Emissionsverhaltens bzw. emissionsfreien Antrieben
3. Gut ausgebaute, durchgängige Radwege mit eigenem Netz
4. Einen eng getakteten, gut funktionierenden ÖPNV mit einem attraktiven Netz, das eine Mischung aus Radial- und Tangentialverbindungen bietet sowie gute Umsteigepunkte, um S- und U-Bahn mühelos zu kombinieren
5. Einbindung des Umlands mit abgestimmtem verkehrlichem Handeln (P+R)
6. Den Blick nach vorne, mit dem die Verschmelzung von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr durch das autonome Fahren schrittweise eingeläutet wird

[Folie 10]

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.