

Im
Blick-
punkt



Bahn frei: Dem Fahrrad, aber auch öffentlichen Verkehrsmittel wie der Stadtbahn, sagen Experten eine wachsende Bedeutung voraus.

Foto: Mario Berger

Welche Wege aus dem Stau führen

REGION Verkehrsexperte Heiner Monheim ist Vordenker für eine neue Mobilität

Von unseren Redakteuren
Bärbel Kistner u. Manfred Stockburger

Erstickt Heilbronn im Stau? Kommt das Elektro-Auto? Wird der ländliche Raum abgehängt? Nach welchen Takt sollen Busse und Stadtbahnen fahren? Um diese und ähnliche Fragen dreht sich die Diskussion um die Mobilität der Zukunft – im Neckarbogen, in der Region und darüber hinaus. „Es ist ungeheuer viel in Bewegung“, sagt Professor Heiner Monheim von der Universität Trier, der zu den Vordenkern in Sachen Mobilität gehört. Und damit meint er nicht allein die Fahrradfahrer, zu denen er selbst auch zählt. Sein Horizont reicht bis nach China, wo 5000 Kilometer neue Eisenbahnstrecken gebaut worden seien – für den Nahverkehr. Und wo die Elektromobilität boome: „Dort herrscht eine andere Innovationskultur“, sagt er. „Die Chinesen werden schneller aus dem Stau wieder rauskommen“, ist er überzeugt. Weltweit betrachtet ist das eine große Herausforderung, denn 80 Prozent der Menschheit hat noch keinen Zugang zum Auto. „Als eine der führenden Wirtschaftsmächte haben wir eine globale Verantwortung“, spielt Monheim den Ball wieder zurück in die eigene Hälfte. Und damit auch nach Heilbronn und in die Region.

Radfahrer Auf dem Fahrrad sammelt Monheim – seines Zeichens Mitgründer des Allgemeinen deutschen Fahrradclubs (ADFC) – Erfahrungen über den Verkehr in Heilbronn. Hierher kommt der 68-Jährige per Bahn, sein

Fahrrad über der Schulter. Er interessiert sich vor allem für die Randbereiche, ist auf dem Neckartalweg bis nach Neckargartach unterwegs, radelt über die Bruckmann-Brücke und quer durch Böckingen. Die Wegweisung für Radfahrer findet Monheim unvollständig und nicht durchgängig. Vieles sei Flickwerk. Und auch da ist Heilbronn keine Ausnahme: „Die Verkehrsmittel werden sehr unterschiedlich behandelt.“ Die Radfahrerspur sieht er als ersten Versuch der Annäherung zwischen Zweirad und Autofahrer.

Statt die Straßen mit Strichen und Farbe zu versehen, favorisiert Monheim aber den „Shared Space“, den geteilten Verkehrsraum. In Friesland in den Niederlanden sind vielerorts die Verkehrsschilder verschwunden. Das Prinzip funktioniert: „Niemand wird bevorzugt und alle benehmen sich.“ Eine Vision setzt dennoch auf Exklusivität: Komfortwege, auf denen Radfahrer bevorrechtigt sind. Im Ruhrgebiet gibt es das bereits: „Das brauchen Sie hier auch.“

Car-Sharing Der Experte hat nicht nur Fahrrad im Blick. „Teilen ist auch für Autofahrer ein neuer Trend“, sagt Monheim im Bezug auf Car-Sharing-Modelle. In der Region gibt es solche Angebote vor allem im Heilbronner Raum, den Hohenlohekreis hält der dortige Landrat Matthias Neth für nicht geeignet: „Das ist im ländlichen Raum ganz schwierig, man braucht mehr Leute“, sagte er unlängst. Auch die Industrie- und Handelskammer (IHK) setzt sich mit der Mobilität der Zukunft auseinander. „Wir müssen die Automobilität



Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim: Experte und Radfahrer mit Weitblick. Foto: privat

Schwerpunkt

Mobilität ist beim **Bürgerforum** ein Schwerpunktthema im Herbst. Heiner Monheim liefert im ersten Teil den fachmännischen Blick von außen. Um eine Vision für die Mobilität in Heilbronn im Jahr 2030 gibt es den **Faktencheck Mobilität in Heilbronn heute**. Christiane Ehrhardt und Stefan Papsch vom Amt für Straßenwesen präsentieren am Montag, 20. Oktober, 19 Uhr, Volkshochschule im Deutschhof, Pläne und Planungen der Stadt und stellen sich den Fragen. Teil drei: **Zukunftswerkstatt: Bilanz, Denkanstöße und Vision für Heilbronn**, am Montag, 10. November, 17 Uhr.

völlig neu erfinden, wenn E-Mobilität erfolgreich sein soll“, sagt Stefan Gözl von der IHK. Und: „Mobilität wird sich nicht mehr nur auf ein Verkehrsmittel beschränken.“

Variante Auch Autohersteller bringen neue Ideen auf den Markt – um neue Geschäftsmodelle zu testen. Selbst Audi denkt inzwischen über Car-Sharing nach. Vorstandschef Rupert Stadler geht es vor allem darum, für den Neuhelbronner R8 und andere Premiumfahrzeuge einen zusätzlichen Absatzmarkt zu schaffen. Im Gegensatz zum klassischen Auto-Teilen mit Fremden bietet das Unternehmen eine Variante an, bei der sich bis zu fünf Freunde einen Fahrzeug teilen. Audi-Unité nennt sich das Projekt, das die VW-Tochter in Stockholm testet. In den monatlichen Kosten sind neben Steuern und Versicherung auch Service, Reinigung und Reifenwechsel enthalten.

Doch zurück zu Monheim, für den die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs eine zentrale Rolle bei der Mobilität der Zukunft einnimmt. Die Heilbronner lobt er für die „wunderschöne Stadtbahn“, ein sehr gutes, vernünftiges Verkehrssystem, mit dem die Stadt ein Alleinstellungsmerkmal in Deutschland habe – mit einem respektablem Wert von 17 Millionen Fahrgästen pro Jahr. Wichtig für die Zukunft sei, die unterschiedlich Zuständigkeiten für Straßenplanung und ÖPNV zu vernetzen und über die Kreisgrenzen hinaus zu denken. Und schließlich müsse mehr Psychologie ins Spiel, etwa ein Lokalpatriotismus für den eigenen Stadtbus: „ÖPNV ist kein Verzicht, sondern ein Gewinn.“



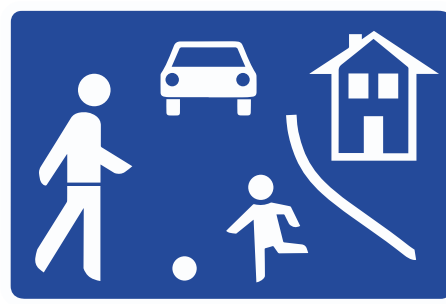
Fahrradstationen für Umsteiger

Park and Ride fürs Auto, das hat jeder Planer im Kopf. Aber wie ist es mit Fahrrädern? „Heilbronn braucht eine Fahrradstation“, fordert Heiner Monheim. Was das ist? Auf alle Fälle mehr als ein Parkplatz für Drahtesel, wobei bewachte Stellplätze auch dazugehören. Aber auch Leihfahrräder für Besucher, die per Bahn in die Stadt kommen, und eine Werkstatt, die kleinere Reparaturen erledigt. 250 bis 300 Stellplätze hält Monheim für angemessen. Traumtänzer? Nicht unbedingt. In Nordrhein-Westfalen gibt es ein Landesprogramm, mit dem 100 solche Radstationen aufgebaut werden sollen. Auch in Holland werden sie systematisch ausgebaut. Gute Fahrradabstellplätze regt Monheim auch für wichtige Haupt-Haltestellen im HNV-Land an.



Mobilität in Betrieben managen

Auch Betriebe können Verkehrsprobleme lösen helfen. Betriebliches Mobilitätsmanagement findet zwar vereinzelt statt, aber bislang nie als Gegenstand intensiver kommunaler Schwerpunkt-Programme. In einem Modellprojekt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung will die Stadt Bonn mit 200 Unternehmen ausloten, was die Betriebe zur Lösung der von ihnen mit verursachten Verkehrsprobleme beitragen können. Ein Ansatz, um Autoverkehr zu vermeiden, sind Zuschüsse fürs Jobticket. Audi hat in Neckarsulm zwar ein neues Parkhaus mit 5700 Plätzen gebaut, sponsert aber auch das Jobticket mit maximal 300 Euro pro Jahr. Weitere Firmen entlang der neuen Stadtbahnlinie Nord geben ebenfalls Zuschüsse für den ÖPNV.



Autoarmes Wohnen

Zu einer Wohnung gehört automatisch ein Stellplatz? Weit gefehlt. Wer in der Stadt wohnt und kein Auto braucht, kann ohne Stellplatz 40 Prozent billiger wohnen. Bis zu 70 000 Euro könnte ein Wohnungskäufer sparen – Parken sei ein dramatischer Kostenfaktor. Tiefgaragenplätze werden derzeit meist unter den Baukosten verkauft und über Wohnungspreise querfinanziert. Wo weniger Autos parken, ist zudem mehr Platz für Wohnraum. Werde autoarm geplant, wie in der Bahnstadt in Heidelberg, könnten sich mehr Leute die Stadt zum Wohnen leisten. Und zugleich bringt es mehr Menschen auf die Straße, die zu Fuß zu Haltestellen oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Der öffentliche Raum werde ohne die Dominanz des Autos zurückerobert.



ÖPNV braucht mehr Haltestellen

Beim öffentlichen Nahverkehr hält Monheim Fußgängerorientierung für wichtig – auch im ländlichen Raum: Wer mit dem Auto zur Bushaltestelle fahren muss, wird kaum umsteigen. Viel mehr Haltestellen seien notwendig, um mehr Menschen in Busse und Bahnen zu bringen – Monheim spricht vom Faktor zehn. Und engeren Taktzeiten. Wer den Fahrplan auf die Schulen ausrichte, dürfe sich nicht wundern, wenn nur Schüler mitfahren. Unmöglich? In der Uckermark berät Monheim derzeit die Verkehrsgesellschaft. Dort transportieren Busse auch Güter. Zur Finanzierung kann er sich eine allgemeine Nahverkehrsabgabe vorstellen. Eine solche sei das Semesterticket, einer der Gründe, warum die junge Generation so anders tickte.