



SWR2 Wissen

Autostadt Stuttgart – Ringen um die Verkehrswende

Von Hans-Volkmar Findeisen

Sendung: Dienstag, 29. Oktober 2019, 8:30 Uhr

Redaktion: Udo Zindel

Regie: Nicole Paulsen

Produktion: SWR 2019

Der Abschied von der „autogerechten Stadt“ fällt Stuttgart schwer. In Verkehrsfragen hinkt die Kommunalpolitik anderen Städten hinterher. Dabei gab es schon immer kluge Alternativen.

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert.
Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die neue SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

MANUSKRIFT

Autolärm

O-Ton Peter Erben:

Die Wahrnehmung der Fußgänger, der Fahrradfahrer ist die, dass die Politiker zu viel Rücksicht nehmen auf die Wirtschaft, auf die Automobilindustrie in der Stadt Stuttgart, im Ballungsraum Stuttgart. Und es gibt auf Landesebene eben eine politische Koalition, da nimmt man Rücksicht aufeinander, man möchte diese politische Macht erhalten und unter die Räder kommen am Ende eher dann wieder die Fußgänger.

Sprecher:

Eine Stimme aus der Autostadt Stuttgart. Jeden Werktagmorgen rollen knapp eine Million Fahrzeuge in den von steilen Hügelzügen umgebenen Stuttgarter Talkessel hinein – und abends wieder heraus. Trotz aller Umwelt-, Klima- und Mobilitätsdiskussionen der letzten Jahrzehnte steigen die Fahrzeugzahlen immer noch. Peter Erben wohnt mit seiner Familie am Neckartor, wo seit vielen Jahren die höchste Feinstaub- und Stickoxid-Belastung im Bundesgebiet gemessen wird. Die Werte liegen regelmäßig über den zulässigen EU-Grenzwerten. Peter Erben will dagegen angehen, dass Stuttgart im Individualverkehr erstickt – als Mitstreiter im Verein „Fuß e.V.“

Ansage:

Autostadt Stuttgart – Ringen um die Verkehrswende.
Eine Sendung von Hans-Volkmar Findeisen.

Sprecher:

Seit Jahren wird im Bundesland Baden-Württemberg und seiner Hauptstadt, regiert von einem grünen Ministerpräsidenten und einem grünen Oberbürgermeister, die Verkehrswende diskutiert. Der Thinktank des Landes, die Landesstiftung Baden-Württemberg, hat in mehreren Szenarien prognostiziert, was Politiker ungern sagen: Bis zur Jahrhundertmitte müssen 85% des PKW-Bestandes im Land weg, will man den Pariser Klimazielen wenigstens nahekommen.

Fridays for Future-Demo

Sprecher:

Die Ungeduld vor allem junger Menschen wächst. Die Kundgebungen von „Fridays for Future“ oder die kilometerlangen Fahrraddemos der Bürgerinitiative „Critical Mass“ gehören längst zum Stuttgarter Stadtbild. Verkehrsminister Winfried Hermann hat in der grün-schwarzen Landtagskoalition die ungeliebte Rolle des Automobilkritikers übernommen.

O-Ton Winfried Hermann:

Was man halt nicht übersehen darf, das sag' ich immer den Ungeduldigen, die auch mir begegnen und sagen: „Ah, warum macht Ihr nicht dies, warum macht Ihr nicht jenes“, wo ich dann ab und zu dran erinnern muss, dass ich nicht der König von Württemberg bin und der Oberbürgermeister ist auch nicht ..., wie der Ministerpräsident auch keine königlichen Hoheiten sind, sondern wir leben in Demokratien. Und wir besetzen zwar die Ämter, aber noch bestimmen der Gemeinderat, der Landtag, der Bundestag, wie Gesetze gehen und was möglich ist. Und dort sind zum Teil krass andere Mehrheiten. Auch wenn wir die stärkste Fraktion stellen, haben wir keine absolute Mehrheit. Und die Megatrends und die Rahmenbedingungen im Verkehrssektor, die sind einfach nach wie vor nicht auf Verkehrswende gestellt.

Sprecher:

Dabei hatte Stuttgarts Gemeinderat 2017 beschlossen, diese Verkehrswende in die Wege zu leiten: Stuttgarts Innenstadt, durchschnitten von autobahnartigen Verkehrsschneisen, soll weitgehend autofrei und die Landesmetropole zur Fahrradstadt werden. Das Ende der autogerechten Stadt schien gekommen. Christoph Ozasek sitzt für die Partei „Die Linke“ im Gemeinderat. Er korrigiert das Bild.

O-Ton Christoph Ozasek:

Diese Grundsatzbeschlüsse sind gemacht. Sie binden formal die Verwaltung in ihrem Handeln. Allerdings tut sich beispielsweise bei der autofreien Innenstadt überhaupt nichts. Es gibt keinerlei Fortschritte. Es ist nicht ein Quadratmeter Stadtraum mehr zur Fußgängerzone gewidmet worden. Es ist nicht ein Parkplatz entwidmet worden. Es ist nicht ein Straßenbaum gepflanzt. Von daher: Wir stehen noch ganz am Anfang dieser Umsetzung.

Sprecher:

Auch die Vision der Fahrradstadt lässt auf sich warten. Nur fünf Kilometer autofreies Wegenetz stehen Stuttgarts Radlern zur Verfügung. Und eine aufwändig hergerichtete ehemalige Panzerstraße im Wald zwischen Böblingen und Stuttgart, die unlängst als erstes Stück eines geplanten Netzes von Fahrrad-Schnellwegen eröffnet wurde. Für den Verkehrsexperten Wolfgang Arnold, den früheren Technikchef der Stuttgarter Straßenbahnen AG, hat sich in den über 40 Jahren seiner Berufslaufbahn dennoch viel verändert:

O-Ton Wolfgang Arnold:

Ich habe Phasen erlebt, da haben mich entsprechende Mandatsträger aus dem Rathaus angerufen, wenn sie hinter einem Bus halten mussten, ... dann war das natürlich ein Hindernis! Ich habe den Eindruck, heute sieht man das alles schon wieder etwas anders, heute hat man gelernt, dass man dann halt in Gottes Namen die paar Minuten, bis dann der Fahrgastwechsel stattgefunden hat, hinter dem Bus wartet und dann hinter dem Bus weiterfährt.

Mobilitätstage Universitäts-Campus

Sprecher:

Mobilitätswende heißt Mentalitätswende. Viele junge Leute zeigen, wie das geht, in „Living Labs“, Reallaboren für eine neue Mobilitätskultur. Der Straßenraum soll umgenutzt werden, vom Rollfeld und Parkplatz für Autos zum Begegnungsraum. Unterstützt von der öffentlichen Hand und der Universität Stuttgart experimentieren studentische und andere Initiativen mit Bürger-Rikschas, Lastenfahrrädern und Lasten-Caddies zum Gütertransport in den Stadtvierteln. Man denkt auch darüber nach, die Parkhäuser der Innenstadt umzunutzen. Sie könnten künftig Logistik-Hubs beherbergen, also Terminals für Paketdienste und Speditionen, von denen aus die Feinverteilung in der Stadt umweltfreundlich organisiert werden könnte. Solche nachhaltigen Verkehrslösungen sind in vielen europäischen Städten längst auf den Weg gebracht und zu einem Teil des Standortmarketings geworden, darunter in Barcelona, Utrecht, Amsterdam, Paris, Madrid, Kopenhagen oder Stockholm mit seiner Citymaut. Peter Erben würde fürs erste schon ein symbolträchtiger Befreiungsschlag reichen:

O-Ton Peter Erben:

Eine ganz einfache Lösung oder so ein wirklich großer Wurf wäre, wenn man hergehen würde und würde sagen: innerhalb der nächsten fünf Jahre gehen 50% vom öffentlichen Straßenraum, werden dem Autofahrer weggenommen.

Sprecher:

Die Mobilitätskultur der Städte steckt in einer Transformationskrise. Krisen machen erfinderisch, sagen Stadtplaner. Die Verkehrs-Experimente der jüngeren Generationen versprechen ein großes Maß an Nachhaltigkeit. Ältere Stuttgarter indes erinnern sie eher an Zeiten des Mangels, als Lasten mit Fahrrad- oder Motorradanhängern transportiert wurden, die Straßenbahn spezielle Transportwagen für die Leiterwagen mitführte, auf denen Marktfrauen von der Peripherie ihre Waren in die Stadt brachten oder als Trümmerzüge der Straßenbahn halfen, den Bombenschutt des Krieges zu beseitigen. Neues Denken ist gefragt. Verkehrsminister Winfried Hermann, der sich von vielen verteufelt fühlt, mahnt die Bremser, die die Diskussionen um die Verkehrswende für überzogen oder gar hysterisch halten.

O-Ton Winfried Hermann:

Verkehrswende ist ein gesamtgesellschaftlicher Prozess, wo die Politik schon eine Führungsrolle übernehmen muss, aber ich kann nicht alleine eine andere Welt bauen! Also grade so eine weitgehende Veränderung braucht irgendwie eine breite Unterstützung aus der Gesellschaft heraus. Da reicht's auch nicht, dass man uns Grüne wählt, sondern da muss man selber auch grün politisch unterwegs sein und, egal in welcher Partei, dafür sorgen, dass es neue Mehrheiten gibt für eine andere Verkehrspolitik.

Sprecher:

„Erst formen wir Städte, dann formen sie uns“, sagt der renommierte Kopenhagener Stadtplaner Jan Gehl, einer der Herolde einer lebenswerten und menschengerechten Stadt. Umfragen zufolge ist der ständig weiter zunehmende Autoverkehr den Bewohnern der Innenstadt verhasst. Was nicht ausschließt, dass auch ökologisch denkende Menschen bissig werden können, wenn es den Parkplätzen vor ihrer eigenen Haustüre an den Kragen geht. Beobachter sprechen bisweilen von „bürgerkriegsähnlichen Verhältnissen“ in den Bezirksversammlungen. Zumal im Umfeld von Porsche, Daimler und ihren zahllosen Zulieferern und Beschäftigten, tut man sich mit der Erkenntnis schwer, dass das Erfolgsmodell Auto in naher Zukunft nicht mehr das Maß aller Dinge sein wird. Mehr als 106 Milliarden Euro Umsatz jährlich macht Baden-Württembergs Autoindustrie. Direkt oder indirekt arbeiten für sie fast eine halbe Million Menschen. Christoph Ozasek von der Partei „Die Linke“ meint:

O-Ton Christoph Ozasek:

Das zu korrigieren ist unglaublich schwer, und die Macht der Automobilwirtschaft auf die Kommunalpolitik, auf die Planer, auf die Universitäten, die neue Ingenieure ausbilden und qualifizieren, ist immens. Das heißt, dieses Narrativ, diese Erzählung der Autostadt, die wird ständig reproduziert, die erneuert sich und diese Menschen verinnerlichen dieses, und es fehlt vielen an der Vorstellungskraft, wie eine Stadt anders funktionieren könnte. Und daran müssen wir arbeiten. Wir müssen eine positive Vision unserer Stadt entwickeln jenseits der Automobilität.

Sprecher:

Die negative Vision haben die Autobauer sich selbst eingebrockt, sagt der Neckartor-Anwohner Peter Erben. Und sie hätten damit den Protest, aber auch den Einfallsreichtum derer herausgefordert, die einmal im Monat mit den freitäglichen Fahrradsternfahrten von „Critical Mass“ für eine andere Stadt demonstrieren.

*Fahrraddemo***O-Ton Peter Erben:**

Und wir sind in Stuttgart vielleicht jetzt an einem Punkt angelangt, hilfreich war dann sowas auch wie der Diesellabgasskandal, dass man einfach drüber spricht, gibt es denn Alternativen zu der Form von Mobilität.

Sprecher:

Die internationale Kritik an der autogerechten Stadt ist so alt wie das Konzept selbst. Auch in der Autometropole Stuttgart ist Vieles, was heute völlig neu erscheint, schon einmal angedacht worden. Beispielsweise lässt die Stadt Stuttgart derzeit von Experten prüfen, ob die chronisch verstopften Straßen der Stadt nicht an bestimmten Punkten mit Seilbahnlinien „überflogen“ werden könnten. Vorbild ist die bolivianische Doppelstadt La Paz/El Alto. Schon im Vorfeld der Bundesgartenschau von 1961 gab die Stadt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag, ob das Gartenschauland auf dem Killesberg im Norden mit dem Hauptbahnhof per Gondelbahn verbunden werden könnte. Gedacht war nicht an eine Touristenbahn, sondern an ein vollwertiges Pendant zu der Zahnradbahn-Linie und der Standseilbahn, die die südlichen Höhen bis heute ins Stuttgarter Verkehrsnetz einbinden. Verwirklicht wurde das Projekt nie.

Die „Bedenken“ wehrhafter Villenbesitzer in Halbhöhenlage wogen schwerer. Auch die Neuauflage der Seilbahnidee halten Kritiker eher für einen Großversuch der Lokal-Politik, sich um die Verkündung bitterer Wahrheiten an die Adresse autofahrender Wähler herum zu mogeln. Winfried Hermann will sich dem Sprung in die derzeit viel diskutierte „dritte Dimension“ keinesfalls in den Weg stellen.

O-Ton Winfried Hermann:

Placebo-Diskussion ist das nicht, sondern es ist eigentlich ein gutes Symbol. Die Seilbahn haben sich früher viele Leute nicht vorstellen können als normales Transportmittel, und wer sozusagen den Sprung schafft, vom Boden auch in die Luft zu gehen, der schafft vielleicht auch geistig den Sprung zur Verkehrswende, denn das ist die eigentliche Herausforderung in den Städten.

Sprecher:

Bisher bestimmen pragmatische, bedarfsorientierte Lösungen die verkehrstechnische Zukunft der Städte. Diskutiert werden etwa Flatrate-Angebote nach dem Vorbild der BahnCard 100, mit denen eine Vielzahl von Mobilitätsvarianten kombiniert werden können. Das Spektrum reicht vom e-Roller der Spaßindustrie über Busse und Bahnen bis zur Fahrgemeinschaft in autonom fahrenden PKWs. Auch die Idee, an den Bedarf der Fahrgäste angepasste und kollektive Formen der Fortbewegung zu entwickeln, ist nicht neu, sagt der ehemalige Technikchef der Stuttgarter Straßenbahnen Wolfgang Arnold:

O-Ton Wolfgang Arnold:

Am Beginn meiner beruflichen Tätigkeit Mitte der 1970er-Jahre war's tatsächlich so, dass in der Branche die Erwartung da war, dass viele Aufgaben künftig durch bedarfsorientiertere Lösungen abgelöst werden, und da war vor allem damals die Diskussion um automatisierte Kleinkabinenbahnen, die dann auch ganz unterschiedliche Gefäßgrößen hatten.

Sprecher:

So ein Projekt war z. B. im Gespräch, als Stuttgarts Universität in Vaihingen auf den Höhen westlich der Stadt einen eigenen Campus erhielt. Vorbild war dabei nicht zuletzt das System ARAMIS, das seit den späten 60er-Jahren für Frankreichs Hauptstadt Paris entwickelt werden sollte. Das Konzept, mit kleinen schienengebundenen Fahrgastzellen bis tief in die Provinz vorzustoßen und sie auf dem Rückweg in die Stadt zu immer größeren raupenähnlichen Segmenten zusammenzukuppeln und ins Zentrum zu führen, scheiterte. Wie der französische Soziologe und Technikhistoriker Bruno Latour in einer erst kürzlich auf Deutsch erschienenen Studie dargelegt hat, waren nicht zuletzt auch sogenannte weiche Faktoren für das Scheitern verantwortlich. Anders gesagt: Welche Frau fährt nachts schon gerne mit einem fremden Mann in einer führerlosen Minikabine bis an den Rand der Stuttgarter Banlieue? Da nehmen viele dann doch lieber den Privatwagen.

startendes Auto

Sprecher:

Nicht nur politisch, auch topografisch und geologisch stand der Stuttgarter Stadtverkehr seit jeher vor großen Herausforderungen. In den 70er-Jahren bauten Stadt und Region vor allem den Schienenverkehr aus. In nordsüdlicher Richtung wurde ein Tunnel für die neue S-Bahn gebohrt, der bis heute alle Linien gebündelt unter der Stadt durchführt. Parallel zum S-Bahn-Bau wurden die Weichen für ein neues Stadtbahnnetz mit heute 130 Kilometern Streckenlänge gestellt. Nur in der City fährt die Stadtbahn unterirdisch. Der Bau einer U-Bahn mit einem großflächigen Tunnelnetz stellte sich angesichts der schwierigen topografischen Bedingungen als zu teuer heraus. Trotz markant gestiegener Fahrgastzahlen konnten Schienenverkehre und Busse den Autoverkehr nicht eindämmen. Konservative in der Region pochen noch immer gerne auf Individualität und automobiler Freiheit.

O-Ton Winfried Hermann:

Man hat manchmal den Eindruck, dass viele Konservative nicht mal das Wissen ihrer eigenen Leute und die Ziele der eigenen Leute wahrnehmen, sondern zum Teil eine extreme Kirchturmpolitik und Kirchturmhorizont haben, der wirklich natürlich nicht grade dazu beiträgt, dass man zukunftsfähig wird.

Sprecher:

Die Themen Autoverkehr und Wohnen sind eng aufeinander bezogen. Wohnraummangel und hohe Miet- oder Baupreise zwingen viele zwischen ihrem Arbeitsplatz in der City und ihrem Wohnort außerhalb zu pendeln, was ihnen der Staat mit der umstrittenen Pendlerpauschale vergütet. Wer außerhalb der City wohnt und seinen Arbeitsplatz „tangential“ entlang der Stadtgrenzen erreichen muss, hat mit dem öffentlichen Nahverkehr immer noch schlechte Karten. Die Vernetzung der City mit dem Umland zählt auch zu den Kernvorhaben der Internationalen Bauausstellung, die 2029 in der Region veranstaltet wird. Doch allein politischer Wille versetzt keine Berge. Denn für einen sprunghaften Kapazitätszuwachs ist der Schienenverkehr nicht gerüstet. Die S-Bahn-Stammstrecke unter der Stadt ist ein Nadelöhr. Anders als in München kann der Streckenabschnitt nicht durch einen zweiten Tunnel entlastet werden. Ein massiver Eingriff in den mineralwasserführenden Untergrund verbietet sich.

O-Ton Christoph Ozasek:

Wir sind jetzt schon an der Spitze angelangt. In der Hauptverkehrszeit geht dort nichts mehr. Nun versucht man noch mit neuer Leit- und Steuerungstechnik, Stichwort ETCS, noch einmal die letzten paar Sekunden raus zu optimieren aus diesem Knoten. Aber letztendlich ist es eine sehr kritische Infrastruktur. Wenn ein Notfalleinsatz stattfindet, nur ein Relais ausfällt, nur ein Stellwerk, schon liegt das gesamte System S-Bahn als Rückgrat des Umweltverbunds völlig danieder.

Sprecher:

Problemkind Nummer 2: Stuttgart 21 – der neue Stuttgarter Hauptbahnhof. Die Frage, ob und wie der Umstieg zwischen Fernverkehr, Regionalverkehr und öffentlichem Nahverkehr quasi von Bahnsteig zu Bahnsteig funktionieren kann, taucht erst jetzt in den Diskussionen und Planungshorizonten auf. Auslöser dafür ist der neue Deutschlandtakt der Bahn: Fernverbindungen zwischen den Großstädten soll es künftig nicht mehr nur stündlich, sondern alle halbe Stunde geben. Wird der neue Stuttgarter Bahnhof dafür zu klein dimensioniert sein? Wolfgang Arnold meint:

O-Ton Wolfgang Arnold:

Sehe ich überhaupt nicht so. Ich halte den konzipierten Bahnhof mit seinen 8 Gleisen und der Leit- und Sicherungstechnik, die dafür vorgesehen ist, nach wie vor für die adäquate Lösung. Aber die Diskussionen, die jetzt geführt werden, das sind Diskussionen, die im Zusammenhang mit Stuttgart 21 überhaupt nicht geführt wurden.

Demo „Fridays“: Politik über Köpfe der Jungen hinweg

Sprecher:

Ist die Politik zukunftsfern geworden, wie eine junge Demonstrantin von „Fridays for Future“ beklagt? Wurden die Pendler in der Metropolregion planerisch schlichtweg „vergessen“? Der Verkehrsminister favorisierte lange Zeit das z. B. in Zürich praktizierte Misch-Modell: neuer Fern- und Durchgangsbahnhof unter der Erde, alter Kopfbahnhof als Puffer und Regionalbahnhof über der Erde. Aber dabei grätschte ihm die Stadt dazwischen, die das alte Gleisfeld von der Bahn erworben hat und ausschließlich städtebaulich nutzen möchte.

O-Ton Winfried Hermann:

Das ist ein Projekt, das ist in den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts geplant worden. Da hat man sich nicht vorstellen können, dass man in 10, 20 Jahren ganz anders über Zuwächse redet, und inzwischen sind halt schon über 20 Jahre ins Land gegangen. Wir haben schon eine deutliche Steigerung. Wir haben den Nahverkehr zum Beispiel verdoppelt, und wir wollen nochmals verdoppeln bis 2030. Und S-Bahn- und Nahverkehrszüge passen dann da nicht mehr rein. Deswegen brauchen wir eine Ergänzung. Deswegen habe ich vorgeschlagen, dass wir einen Ergänzungsbahnhof, eine Ergänzungsstation machen für S-Bahnen und für Nahverkehrszüge, um eben diese Ziele im Sinne des Klimaschutzes zu ermöglichen.

Sprecher:

Die soll jetzt auch unterirdisch gebaut werden. Aber wo? Ein Platz muss erst noch gefunden werden, der nicht nur kurze Umsteigezeiten erlaubt, sondern auch den hohen statischen und geologischen Herausforderungen genügt. Stadt, Land und Region versuchen nun gemeinsam mit der Bahn einen Plan zu erarbeiten, der den gordischen Knoten zerschlagen, aus dem Verkehrsschlammassel herausführen und dazu beitragen soll, dem klimaschädlichen, gesundheitsbelastenden und unwirtschaftlichen Dauerstau auf Stuttgarts Straßen wenigstens etwas die Schärfe zu nehmen. Und den Protestaktionen, wenn z. B. „Die Linke“ zu Blockade-„Picknicks“ auf Stuttgarts Stadtautobahnen ruft.

O-Ton Peter Erben:

Alle die Verkehrsteilnehmer, die rollend unterwegs sind, für die wird gesorgt. Da schaut man, dass sie genügend Platz haben. Da schaut man, dass sie nicht aufgehalten werden, und das ist so eine Art Verteilungskampf um den öffentlichen Raum.

Sprecher:

Menschen, die unter dem massiven Autoverkehr litten, besonders die Alten, Kinder und Behinderten hätten in der Politik weder Lobby noch Stimme, sagt Peter Erben vom Verein „Fuß e.V.“. Dabei gehe es nicht nur um versperrte Rettungsgassen, quer auf die Fußgängerwege gestellte E-Scooter, zugeparkte Zebrastreifen oder um Autos, die abgesenkte Bürgersteige blockieren. Was die Stadt verkehrspolitisch nicht geregelt kriegt, regeln rücksichtslose Autofahrer und auf Tempo und Durchsetzungswillen getrimmte Radler und E-Roller-Fahrer selbst. Das Klima auf der Straße, sagen Beobachter, sei in Stuttgart aggressiver geworden.

Der Kampf um Raum und Schnelligkeit ist nicht nur mit dem Konzept der autogerechten Stadt verbunden. Er prägt ganz allgemein den Geist der sogenannten Massengesellschaft seit Beginn des vorigen Jahrhunderts, insbesondere den der NS-Diktatur. Trotz „Entnazifizierung“ lebte er in den Jahren des Wiederaufbaus und der privaten Massenmotorisierung ungebrochen fort.

O-Ton Christoph Ozasek:

In Stuttgart hat man nach der Zerstörung des Zweiten Weltkrieges in der Innenstadt nach immensen Bombardierungen entschieden, die autogerechte Stadt umzusetzen, also ein Konzept, das bereits schon in der Nazi-Ära geboren wurde, letztendlich räumlich zu verwirklichen. Und so sind die großen Stadtautobahnen entstanden, das sind große Schneisen, wo täglich Hunderttausende Fahrzeuge einfluten in die Stadt und unsere Stadt vergiften.

Sprecher:

Treibende Kraft der Umgestaltung Stuttgarts zur Autostadt war der von der NS-Regierung eingesetzte Oberbürgermeister Karl Strölin. Als wichtigster Ideengeber diente der Architekt Paul Bonatz, der den Stuttgarter Hauptbahnhof und andere Projekte wie das Privathaus der Familie Porsche erbaut hat. Die brachialen städtebaulichen Visionen der Nazis wurden durch den Zweiten Weltkrieg vereitelt. Erst die großflächigen Zerstörungen der alliierten Bombardements erlaubten es, historisch wertvolle Bausubstanz abzureißen und die von den Nazis vor-geplanten Schneisen in die Stadt zu schlagen. Mit von der Partie war wieder die alte Planungstechnokratie mit Köpfen wie Paul Bonatz.

„Demo „Fridays“, „Critical Mass“

Sprecher:

Heute demonstrieren die Urenkel. Vor 70 Jahren hatte das Wirtschaftswunder schnell vergessen gemacht, wie sehr die Durchsetzung der autofreundlichen Pläne in der Bevölkerung auf Ablehnung gestoßen war. Als 1982 kritische Studenten der Universität Stuttgart anfangen, die fragwürdigen Kontinuitäten der Stuttgarter Stadt- und Verkehrsplanung detailliert zu erforschen und offenzulegen, kam es Augenzeugen zufolge zu einem Eklat zwischen einer kleinen Gruppe von Studenten und Mandatsträgern im Stuttgarter Gemeinderat. Am wohlgehüteten Image der Autostadt zu kratzen galt fast 40 Jahre nach Kriegsende noch immer als Nestbeschmutzung. Aufs Ganze gesehen sind protestierende Schüler und Studenten auch heute noch eine kleine Minderheit. Die Mehrheit hat anderes im Kopf.

Die Stadt gehört zu den wichtigsten High-Tech-Forschungsstandorten Deutschlands. Ihre intellektuelle Landschaft ist geprägt von Autobeacherung und Autoproduktion. In Lehre und Forschung, ob universitär oder privatwirtschaftlich, ist Stuttgart überwiegend ingenieurwissenschaftlich ausgerichtet. Kultur- und Geisteswissenschaften spielen eine untergeordnete Rolle. Doch gefragt sind heute ganzheitliche Denkansätze. Die hiesige Automobilindustrie sieht sich so dem Vorwurf ausgesetzt, sie habe ihre internationale Vordenkerrolle bei der Entwicklung zeitgemäßer Mobilitätskonzepte längst eingebüßt. Noch hänge sie zu sehr am Auto und optimiere bejahrte Technik mit fraglichen „Spielereien“.

O-Ton Christoph Ozasek:

... es ist eine Forschung, die vor allem der Automobilindustrie zugeschaltet ist, direkt anwendungsbezogen orientiert ist. Nehmen wir mal Industrie 4.0.-Prozesse, nehmen wir autonomes Fahren, all das. Da wird unglaublich viel wissenschaftliches Potential absorbiert auch bei Zulieferern, wo eben das Ergebnis im Grunde feststeht. Es sollen neue Geschäftsmodelle entwickelt werden für die Automobilindustrie. Es sollen neue Wertschöpfungsoptionen eruiert werden. Meines Erachtens nach ist das natürlich Verschwendung, wirklich Verschwendung von wissenschaftlicher Kapazität. Und das geht in die falsche Richtung.

Sprecher:

Technikfixiertes Denken, das ökologische, soziale und emotionalen Faktoren kleinschreibt oder unberücksichtigt lässt, führt – wie die Großplanungen mit den Pariser Kabinenbahnen in den 70er-Jahren gezeigt haben – in die Irre. Auch für den Verkehrsexperten und Ingenieur Wolfgang Arnold lässt sich mit der Kombination aus Technikglaube und automobiler Sciencefiction allein kein Staat mehr machen. Derzeit setzen die Autohersteller etwa auf sogenanntes „Carpooling“, um die hohe Zahl der Pendlerfahrzeuge zu reduzieren. 80% der Autos sind heute mit nur einer Person besetzt. Mittlerweile gibt es Apps, die erlauben, dass sich mehrere Mitfahrer zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen. Arnold hegt Zweifel, ob dieser Transport-Kollektivismus von einer hochindividualisierten Gesellschaft so einfach akzeptiert wird.

O-Ton Wolfgang Arnold:

Da stelle ich zunächst mal die Frage, ob dieses Bild, das hier gezeichnet wird, das ja wieder sowas Ähnliches ist wie das, das wir seinerzeit bei den Kleinkabinenbahnsystemen hatten, ob das wirklich am Ende von den Nutzern tatsächlich so genutzt wird oder ob da dann Themen auftreten, die man bei den Kleinkabinen auch hatte, ob jemand bei einer bestimmten Zusammensetzung, die in einer solchen Kabine schon vorhanden ist, überhaupt bereit ist, diese Kabine zu betreten oder ob der die abweist.

Sprecher:

Wie ein Damoklesschwert scheint die Verkehrswende derzeit über Stuttgart zu hängen. Aber es wäre kurzsichtig, nur auf das zu schauen, was Bürger durch die Mobilitätswende verlieren. Es lohnt sich, darüber nachzudenken, welche Erlebnis- und Gestaltungsräume sich in einer vom Autoblech und technischer Logik entschlackten Stadt und Nachbarschaft ergeben könnten. „A feeling of freedom“, ein Gefühl der Freiheit, das wünschen sich auch die Studenten, die sich auf dem Campus der Universität versammelt haben.

Campus-Demo, „Saving the World“

Sprecher:

Christoph Ozasek reichte indes schon ein Blick auf das, was andere Städte längst vormachen.

O-Ton Christoph Ozasek:

Wir haben diese tollen Beispiele und an diesen sollte man sich orientieren. Wir müssen das nicht neu erfinden. Wir müssen nur sagen, wo wir hinwollen. Und wir müssen den Willen haben und das Durchhaltevermögen zu sagen, wir stehen auch dahinter, auch wenn es ein schwieriger Prozess ist, auch wenn wir die Menschen aus ihrer Komfortzone herausziehen und sagen: „Ihr müsst Euch verändern, Ihr müsst Eure Lebensweise verändern, damit künftige Generationen überhaupt noch ein gutes Leben haben können.“ Da müssen wir ran.

Sprecher:

Neckartorbewohner Peter Erben tröstet sich einstweilen mit dem, was er und andere einfach und schnell umsetzen können, nämlich auf die Wiederentdeckung des Mobilitätskonzepts par excellence, ein Konzept, das einer unter Übergewicht und Bewegungsarmut leidenden Gesellschaft und den Innenstädten nur guttun würde.

O-Ton Peter Erben:

Der Fußgänger, der scheint jetzt erstmal der Langsamste zu sein von denen, die da unterwegs sind. Wenn der Fußgänger gute Bedingungen hat, dann ist er natürlich bei ner Distanz von ein bis zwei Kilometer einfach der Schnellste.

* * * * *