

## Stadt der Zukunft

Nicht nur die E-Mobilität ist beim StZ-Stadtkongress aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet worden, auch die Warenströme in die Stadt haben Fachleute unter die Lupe genommen. Staatssekretär Steffen Bilger hat den Blick hingegen auf den Straßenbau gelenkt.



## Bund rechnet mit Wachstum im Autoverkehr

**Verkehrspolitik Staatssekretär**  
Steffen Bilger fordert mehr Tempo bei Planung und Bau.

Brauchen wir angesichts der Entwicklungen im Verkehrsbereich vom autonomen Fahren bis zu neuen Mobilitätskonzepten eigentlich noch mehr Straßen? Diese Frage beantwortet der Ludwigsburger CDU-Bundestagsabgeordnete Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, mit einem klaren Ja. „Die Vorstellung, dass sich Straßenbauprojekte von selbst erledigen, weil der Autoverkehr zurückgeht, entspricht nicht der Realität“, sagt er zu Beginn des ersten Kongresstags, an dem die Mobilität der Zukunft im Mittelpunkt steht. „Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, wie wir es haben, bedeutet auch immer Verkehrswachstum“, betont er: „Wir werden auch in Zukunft eine Zunahme des Verkehrs haben.“

Deshalb werde die Bundesregierung die Investitionen in den Straßenbau, die schon in den vergangenen Jahren gestiegen seien, weiter erhöhen – von heute 14,2 auf 15,2 Milliarden Euro im Jahr 2022. „Wir können damit viel aufholen, was in der Vergangenheit bei der Infrastruktur versäumt wurde“, sagt Bilger. Dabei wolle sich das Verkehrsministerium bei der Finanzierung nicht allein auf staatliche Mittel verlassen, auch wenn die dank sprudelnder Steuerquellen momentan ausreichend zur Verfügung stünden. „Wir setzen auch auf das Verursacherprinzip“, betont Bilger. Neben der Lkw-Maut, die erhöht und ausgeweitet werde, rechnet er auch mit 500 Millionen Euro



Foto: privat  
„Die Pkw-Maut wird in dieser Legislatur kommen.“  
Steffen Bilger, Staatssekretär

aus der Pkw-Maut, die „noch in dieser Legislaturperiode“ bis zum Jahr 2021 komme.

Zudem wolle die Bundesregierung die gesetzlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass „schneller geplant und zügiger gebaut“ werde, so der Staatssekretär. Das müsse nicht weniger Bürgerbeteiligung bedeuten; eine Beschleunigung erhofft sich Bilger schon dadurch, dass der Bund den Ausbau der Autobahnen nun zentral erledigt und nicht mehr auf Länderebene. Eine schnelle Planung und Realisierung sei schon aus finanziellen Gründen sinnvoll. „Wir wissen ja in Stuttgart, was Verzögerungen bedeuten“, so Bilger in Anspielung auf das Großprojekt Stuttgart 21.

Wie am Dienstagabend auf der StZ-Podiumsdiskussion zur künftigen Mobilität in der Stadt appelliert Bilger an die kommunalpolitischen Verantwortlichen, mehr zu tun, um Fahrverbote für Diesel zu verhindern. „Das ist nicht nur Sache des Bundes, sondern auch der Stadt“, sagt der Staatssekretär – und kommt zu einem konkreten Kritikpunkt: Dass die Stadt Stuttgart im Bereich der Kulturmeile, und damit nur wenige Hundert Meter vom Neckartor entfernt, eine weitere Fußgängerampel aufstellen wolle, diene nicht dem Verkehrsfluss. Und wer gegen Luftbelastung in den Innenstädten sei, müsse auch an den Aus- und Umbau der Infrastruktur denken.

Und was ist mit dem Schienenverkehr? Das Verkehrsministerium werde am 6. November die Projekte vorstellen, die bis 2030 realisiert werden. Dazu gehöre im Südwesten beispielsweise die Gäubahn und die Rems- oder Murrbahn. dud

### BILGER ZU ETCS

**Reaktion** Steffen Bilger bringt für seinen Vortrag die „Stuttgarter Zeitung“ mit aufs Podium – wegen des Berichts zur Einführung der modernen Signaltechnik ETCS am Bahnknoten Stuttgart. Darin war das Bundesverkehrsministerium zitiert mit der Aussage, dass es dazu konkret nichts sagen könne. Eine Zusage für eine Finanzierung des Bundes könne er auch heute nicht geben, sagt Bilger: „Wir werden aber alles tun, damit wir ETCS realisieren können.“ Dazu müssten haushaltsrechtlich noch einige Hausaufgaben erledigt werden. Er sei aber optimistisch, so Bilger: „Wir werden das schon hinkriegen.“ Einer im Publikum wird das besonders aufmerksam registriert haben: Regionalpräsident Thomas Bopp, der sich seit Monaten stark für das Projekt einsetzt. dud



## Wie gesund ist die Stadt?

**Kongress** Nachdem einige Mobilitätsfragen ansatzweise geklärt worden waren, trafen sich am Abend im „Italiani ma non troppo“ Teilnehmer und Veranstalter im gemütlichen Rahmen. Im Gespräch mit StZ-Autor Mirko Weber war der Professor für Städtebau an der Universität Duisburg-Essen, J. Alexander Schmidt (li.), ein Streiter nicht nur für die gesunde, sondern auch für die schöne Stadt. (miw) Foto: LG/L. Piechowski

## Wie kommen die Waren in die Städte?

**Transport** Die Logistikideen gehen von Umschlagplätzen am Rand der Stadt bis zu Bussen, die auch Pakete befördern. Von Hilke Lorenz

Immer mehr Menschen bestellen immer mehr Dinge im Internet. Pro Jahr werden drei Milliarden Pakete vom Produzenten zum Konsumenten befördert. Im Jahr 2016 hat jeder Baden-Württemberger 43 Päckchen bekommen. 50 Prozent des Verkehrs in den Städten entfallen auf den Transport. Die Herausforderung, wie die Waren dann zu ihren Käufern oder generell in die Geschäfte kommen, ist also eine der Fragen künftiger Mobilitäts- und Transportkonzepte, will man den Verkehrsinfarkt vermeiden.

Der E-Lkw werde auf der Langstrecke Autobahn noch eine Weile auf sich warten lassen, dämpft Barbara Lenz, die Direktorin des Instituts für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, allzu große Erwartungen. 13.000 Kilometer Autobahn gibt es in Deutschland, zwölf werden momentan elektrifiziert. Lenz geht von acht Jahren aus. Zusammen mit Alex Vastag, dem Leiter der Verkehrslogistik am Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik, diskutierte sie das Thema „Die Lastenesel werden elektrisch“. Nach wie vor gebe es Oberleitungsbusse in manchen Städten, die von oben mit Elektrizität versorgt wurden. Lenz ist entsprechend optimistisch.

Auch beim Warentransport gelte: Wir haben uns viel zu lange an autogerechte Städte gewöhnt, beschreibt Vastag die Ausgangslage. Das bedeute ein Umdenken, wolle man die großen Lastwagen aus den Städten fernhalten. Vastag beschreibt ein Modell, in dem Waren zunächst mit große-

ren Lastwagen an Umschlagplätze am Rande der Städte transportiert werden. Es sei Aufgabe der Stadtplanung, die Plätze dafür mitzudenken. Dort werden die Transportgüter auf kleinere Fahrzeuge umgeladen. Und dann vielleicht noch einmal – bis hin zum wendigen elektrifizierten Lastenfahrzeug. Der Stau durch haltende Lkw in der zweiten Reihe entfällt dann. Untersuchungen zeigen, dass sich schon bei herkömmlichen Lkw die Zahl der Fahrzeuge um zehn bis 15 Prozent reduzieren lasse, wenn diese ihre Ladung nicht in der Rushhour, sondern in den Nachstunden auslieferten.

Was in der Stadt möglich sei, müsse in ländlichen Gegenden anders gedacht wer-



Nicht nur die Post verteilt Waren in der Stadt. Foto: Lichtgut/Leif Piechowski

## „Schatz, denk an die Reichweite!“

**Perspektiven** Wie alltagstauglich ist E-Mobilität? Ein spannender Rundumschlag zum Mobilitätswandel. Von Ingmar Volkmann

Dem Thema E-Mobilität kann man sich aus ganz verschiedenen Richtungen nähern. Man kann über Elektromobilität aus einer persönlichen Perspektive referieren. Man kann die Antriebstechnik aus dem Blickwinkel der Direktorin eines regionalen Verbands beleuchten. Man kann aber auch vier Experten auf einem Podium zu diesem Thema diskutieren lassen. Der Kongress „Stadt der Zukunft“, der von der Stuttgarter Zeitung veranstaltet wird, hat am Mittwoch einfach alle beschriebenen Varianten eingesetzt. Heraus kam dabei ein im wahrsten Sinne des Wortes spannender Rundumschlag zum Thema E-Mobility.

Zunächst referierte Nicola Schelling, die Direktorin des Verbands Region Stuttgart, über Vorzüge und Maßnahmen der E-Mobilität. Vorteil Schelling: Sie brachte gleich zwei Perspektiven mit. Zum einen verfügt sie über langjährige praktische Erfahrung mit einem E-Auto, sie fährt seit vier Jahren Tesla. Zum anderen unterstützt sie als Regionaldirektorin den Mobilitätswandel.

Als Schelling 2014 beinahe als erste Amtshandlung einen Tesla bestellte, hagelte es Kritik, weil sie nicht auf ein Auto aus heimischer Produktion zurückgegriffen hatte. „Zum Zeitpunkt der Bestellung gab es kein vergleichbares Fahrzeug von einem hiesigen Hersteller“, erzählt Schelling. Beim Tesla habe sie die Reichweite überzeugt, die Schnelllade-Infrastruktur entlang der Autobahnen – und der Fahrspaß. Und was spricht gegen den Tesla, was fehlt? „Eine Schnellademöglichkeit in der Stadt. Die nächste Stelle ist in Leonberg.“ Das führe schnell zu, Achtung, schönes, deutsches Wort: Reichweitenangst.

„In der Region brauchen wir für jeden Bürger eine Ladestelle, die in maximal zehn Minuten erreichbar ist, mit mindestens vier Ladepunkten, damit auch wirklich etwas frei ist.“ Dafür braucht es laut Schelling 60 Ladestellen, 30 davon seien schon umgesetzt. Zum Schluss ihres Vortrags erinnerte Schelling noch einmal an die Kritik, die sie nach der Tesla-Bestellung vor vier Jahren erfahren habe, und an die Stimmung, die heute ganz anders sei. „Da-

mals habe ich zum Beispiel einen bösen Brief aus dem Porsche-Vorstand bekommen. Heute verabschiedet sich der Autobauer vom Diesel und setzt auf die E-Mobilität“, so Schelling.

Im Anschluss diskutierten der IT-Spezialist Alexander Decker, Geschäftsführer von Comfortcharge, einer Tochterfirma der Telekom, Franz Loogen, seit 2010 Geschäftsführer von E-mobil BW – Landesagentur für neue Mobilitätslösungen, Selma Lossau von Netze BW, einer Tochter der EnBW, und Carolin Reichert, die bei Bosch den Geschäftsbereich Connected Mobility Solutions leitet, über die Frage „Wie kommt der Strom ins Auto?“. Moderiert wurde die Runde von StZ-Lokalchef Jan Sellner.

Die Stimmung der Experten bewegte sich beim Thema E-Mobilität zwischen dynamisch, euphorisch und zukunftsprägend. Die große Frage laute: Wie bekommen wir ein Ladesystem, das den Anforderungen von einer Million E-Fahrzeugen genügt, die laut Franz Loogen 2022 auf deutschen Straßen fahren werden? Daran forscht zum Beispiel Alexander Decker von Comfortcharge. Er will die vorhandene Infrastruktur der Telekom in ein deutschlandweites Ladestellennetz verwandeln. „Alles, was ich dafür brauche, ist ein Loch in unseren grauen Kästen“, erklärte Decker etwas zugespitzt und referierte darüber hinaus über die persönlichen Erfahrungen mit seinem E-Dienstwagen. „Wenn meine Frau, eine passionierte Motorradfahrerin, das Auto fährt und beschleunigt, sage ich immer ganz vorsichtig: ‚Schatz, die Reichweite!‘“

Selma Lossau von Netze BW berichtete von ihrem Pilotprojekt in Ostfildern, bei dem das Nutzerverhalten von E-Auto-Fahrern untersucht wird, zum Beispiel in Bezug auf das Aufladen der Fahrzeuge. „Die Erkenntnis bisher: Jeder lädt zu anderen Zeiten auf.“ Bei dem Projekt beobachtete Selma Lossau eine schwäbische Eigenheit: „Wir haben Nutzer, die ausschließlich samstags aufladen, und dann nur zwischen 13 und 14 Uhr – vielleicht fahren sie dann ja zur Kehrwoche.“

„Wir haben beim Ladeverhalten eine schwäbische Eigenheit beobachten können.“ Selma Lossau, Netze BW

„Wir haben beim Ladeverhalten eine schwäbische Eigenheit beobachten können.“ Selma Lossau, Netze BW

## Liegt der Strom auf der Straße?

**Energie** Bodenbeläge können zur Stromgewinnung beitragen – aber nicht alle Flächen eignen sich.

Schwere Lastwagen, die über sensible Solarzellen donnern – und die Anlagen liefern trotzdem Strom? Was nach Zukunftsmusik klingt, wird ernsthaft erprobt. Das berichtete Annemarie Botzki, Absolventin der London School of Economics, die bis vor Kurzem beim Berliner Start-up Solmove gearbeitet hat, das sich mit Solarstraßen befasst. „Wir brauchen gerade in den Städten viel saubere Energie, aber gerade dort ist die Flächenkonkurrenz besonders groß“, umreißt Botzki das Dilemma. In Metropolen, die kaum genug Wohnraum bieten können, sind weitläufige Solarfelder undenkbar. Der Schritt in die Ebene ist da nur folgerichtig.

Allerdings bremste Annemarie Botzki allzu große Erwartungen. „Studien gehen davon aus, dass in einer durchschnittlichen deutschen Stadt rund 25 Prozent der Straßenflächen für Solarnutzung infrage kommen.“ Botzki berichtete von einem Projekt in China, bei dem auf einem 200 Kilometer langen Streckenabschnitt immer wieder Solarpaneele als Straßenbelag verbaut werden. Der so gewonnene Strom soll per induktivem Laden – also ohne dass das Fahrzeug an einem Ladepunkt angeschlossen sein muss – die auf der Strecke verkehrenden E-Busse mit Energie versorgen. Möglich wird das auch, weil zuletzt die Preise für Standardsolarmodule im Zeitraum zwischen 2006 und 2017 um satte 75 Prozent gefallen sind. mil