

Visionen zu DaimlerChrysler 2020

Stuttgart macht es vor und DaimlerChrysler ist dabei!

von Heike Leitschuh-Fecht

Kann man sich einen globalen Automobilkonzern anders vorstellen, als täglich Tausende von Autos produzierend? Sicher, diese Autos werden – auch wenn es im Moment noch nicht danach aussieht – mit immer weniger Sprit auskommen, umweltfreundlichere Treibstoffe als Öl nutzen, ganz andere Antriebssysteme entwickeln. Vieles ist da denk- und irgendwann auch realisierbar. Doch ein Auto, mag es in Zukunft auch seine äußere Form noch so sehr verändern, ist ein Auto, bleibt ein Auto und wird wohl seine enorme Attraktivität, die vor allem darin liegt, Menschen zu jeder Zeit an (fast) jeden Ort zu bringen, kaum einbüßen. Obwohl es angesichts übervoller Straßen immer schwieriger wird, diesen Vorteil auch zu genießen, fehlt es derzeit noch an Phantasie, sich „auto-mobility“ im Sinne von Selbstbeweglichkeit anders vorzustellen als mit einem fahrbaren Untersatz. Wird in Zukunft auch das Abgas sauberer sein als je zuvor, ein zentrales Problem der automobilen Gesellschaft bleibt uns erhalten: Zunehmender Autoverkehr benötigt jede Menge Platz, Platz der für andere wichtige Funktionen des Lebens fehlt – kein ganz triviales Problem, angesichts der Tatsache, dass Deutschland dabei ist, sein Land täglich auf einer Fläche von rund 130 Hektar systematisch zu versiegeln. So beeinflusst und präjudiziert der Autoverkehr immer noch die Stadtentwicklung in dominanter Weise.

„Neue Zeiten“ vermeiden unnötigen Verkehr

Kann – und will – eine Automobilunternehmen da überhaupt etwas dagegen tun? Vielleicht doch: Stellen wir uns Stuttgart im Jahre 2020 vor. Die Kommune hatte das Glück ein paar Leute an wichtigen Stellen zu haben, die fähig und willens waren, sich für eine nachhaltige Regionalentwicklung zu engagieren und die Dinge vernetzt und in ihrer Wechselwirkung zu sehen. Im Jahr 2005 begannen sie sich mutig zu entscheiden. DaimlerChrysler half ihnen dabei. Als erstes wurde geschaut, ob es Verkehrsströme gibt, die unnötiger Weise entstehen und man wurde gleich an mehreren Stellen fündig: Viele Menschen „bewegen“ sich mehr als sie wollen, weil die Öffnungszeiten von Geschäften, Ämtern, Arztpraxen, Kindergärten, Schulen etc. nicht zu einander passen und oft schon gar nicht zu ihren Arbeitszeiten sowie den Fahrplänen von Bussen und Bahnen. Wie schon Anfang des Jahrhunderts in Hanau und Bremen bildeten die Stuttgarter einen Runden Tisch und konnten mit ein wenig gutem Willen aller Beteiligten Vieles besser koordinieren. DaimlerChrysler trug Dank eines noch flexibleren Arbeitszeitmodells erheblich dazu bei. Seitdem können die Stuttgarter ihre Erledigungen effektiver weil mit weniger Fahrten organisieren.

High-Tech-Leihräder auch bei DC

Ein anderer Grund für unnötige Auto-, aber auch Busfahrten konnte ebenfalls beseitigt werden: Radfahren war bis dato in Stuttgart kein Vergnügen. Die Task Force „Mobiles und lebenswertes Stuttgart“ schaute sich in anderen Städten um, und fand spannende Konzepte, die den Radlern das Leben erheblich angenehmer

machen, oder, wie im italienischen Bozen, das Image des Radfahrens gerade in der jungen Generation verbessern helfen. Nachdem das moderne Radleihsystem Call a Bike bereits in München, Frankfurt und Berlin erfolgreich eingeführt wurde, gibt es dieses nun auch in Stuttgart. Viele Daimler-Beschäftigten, die übrigens noch immer ordentliches Geld für ordentliche Leistung bekommen, nutzen die High-Tech-Räder für den Weg vom Bahnhof zur Arbeit oder für kürzere Wege zwischendurch, denn das Unternehmen hat ein eigenes Räder-Kontingent geordert. Und: Auch leitende Angestellte und gar Vorstände, die, wie man weiß, inzwischen nicht mehr ganz so betucht sind, machen mit – auch weil es chic und gesund ist. So trug DC erheblich dazu bei, dass im Stadtbild von Stuttgart heute eher als ‚out‘ gilt, wer nicht Fahrrad fährt.

Beruhigte und doch belebte Innenstadt

Die Stuttgarter Innenstadt wurden großräumig für den individuellen Autoverkehr gesperrt, wobei man von den Groningern in den Niederlanden, aber auch vom schweizerischen Burgdorf lernte. Mit Call a Bike sowie speziellen von DaimlerChrysler entwickelten wendigen und natürlich abgasfreien Pendelbussen ist die Innenstadt trotzdem – und dazu noch besser – erreichbar. Wer mit dem eigenen Auto nach Stuttgart fährt, kann dieses in Garagen am Stadtrand abstellen und wird von dort im 5-Minuten-Rhythmus ins Zentrum befördert. Die Stellplätze sind allerdings recht teuer, so dass es letztlich billiger ist, gleich den ÖPNV oder sein Bike zu nutzen. Die Geschäfte liefern gerne sperrige Einkäufe zu den Kunden nach Hause, bzw. zu Sammelstellen an den Garagen.

Auf Hauptstraßen, wo Autos fahren dürfen, wurde die Geschwindigkeit konsequent auf 20 Kilometer pro Stunde gesenkt, das sind die sogenannten „Flanierzonen“, wie man sie aus der Schweiz kennt. Hier nehmen Autofahrer, Fußgänger und Fahrradfahrer gleichberechtigt besonders aufeinander Rücksicht, aber Fußgänger haben immer Vor“fahrt“. Die Folge: Weniger Unfälle, mehr Besucher in den Straßencafes, höhere Umsätze der Geschäfte und – einfach mehr urbane Lebensqualität. Inzwischen sind die Stadtwohnungen wieder sehr beliebt und auch junge Familien ziehen in die Innenstadt zurück.

Insgesamt ist der ÖPNV in Stuttgart sehr viel komfortabler und mit Hilfe einer bei den Essener Verkehrsbetrieben abgeschauten Werbekampagne auch viel beliebter geworden. DaimlerChrysler hat jedoch auch in den letzten Jahren einen hohen Anteil seiner Forschung dafür verwandt, moderne Busse und Bahnen mit zu entwickeln.

Dank DC komfortables Carsharing für Stadtteile

Im Zuge der Sanierung von Stadtteilen wurden à la Freiburgs Vauban autoarme Wohnquartiere geschaffen, in denen die Bewohnerinnen und Bewohner freiwillig das Auto in der Quartiersgarage am Rande abstellen. Auf dem Weg zur Wohnung treffen sie Nachbarn und holen die Kinder vom Spielplatz zum Abendbrot. Gutnachbarschaftliche Beziehungen werden hier wieder ganz groß geschrieben und davon profitieren bei weitem nicht nur die vielen Single-Haushalte und alten Menschen. Bleibt eigentlich nur noch zu erwähnen, dass DaimlerChrysler in diesen Stadtteilen ein spezielles Car-Sharing anbietet: Autos aller Größenklassen stehen direkt in Sichtweite – die einzigen denen der Zugang zum Quartier gestattet ist. Wer ein Auto braucht, nimmt es sich einfach, ohne lange

Voranmeldung. Die Schlüssel gibt es in einem Tresor im Hauseingang und die Abrechnung erfolgt über die monatliche Miete oder bei den Hausbesitzern per Rechnung. VW hatte dieses Modell schon einige Jahre früher in Wolfsburg erprobt, und DC konnte auf den Erfahrungen aufbauen und es weiter perfektionieren. Dieses Car-Sharing-Modell ist so simpel und nutzerfreundlich dass die Zahl der Haushalte mit eigenem PKW in Stuttgart beständig sinkt. Wer kauft schon noch ein Auto, wenn er fünf verschiedene nutzen kann? Den Kleinwagen für die Fahrt zur Freundin in die Nachbarstadt, den Sportwagen für die Spritztour am Sonntag, den Mittelklassewagen für den Urlaub, den Kleinbus für Transporte, die Limousine, um – einfach nur Eindruck zu schinden?

Cashcar ersetzt eigene Autoflotte

Andererseits hat sich das Modell “Cashcar” als ein mittlerweile etabliertes Leasingangebot in den kleinen und auch größeren Fahrzeugflotten von Unternehmen und Verwaltungen im Raum Stuttgart durchgesetzt, die keine eigenen Autos mehr besitzen, sondern sie stattdessen – meist von DaimlerChrysler – leasen, ganz präzise für den jeweiligen Bedarf. Am Wochenende, in den Ferien und über reisestarke Feiertage stehen diese Autos dann dem allgemeinen Carsharing zur Verfügung, das mittlerweile auch auf einem hohen Service-Niveau angelangt ist. Somit ist die alte Wunschvorstellung einer atmenden Fahrzeugflotte erreicht, die Cashcar-Fahrzeuge sind wesentlich besser ausgelastet als die klassischen Mietautos es in früheren Zeiten jemals waren; Disposition, Buchungen und Wartung der Autos sind hochgradig optimiert und selbstverständlich werden nur die technisch avanciertesten und umweltverträglichsten eingesetzt.

DC weltweit erstes Unternehmen für Mobilitätsdienstleistung

War noch was? Ach ja, Stuttgart ist jetzt eine „Slow City“. Was Ende der 90er Jahre in Italien seinen Ausgang nahm, schwappte nach und auch nach Deutschland über: Die Städte besannen sich mehr und mehr auf ihre unverwechselbaren Eigenheiten und begriffen, dass lebendiges, gesundes Leben und Arbeiten eine Querschnittsaufgabe ist, die städtebauliche sowie verkehrstechnische- und organisatorische Konzepte genauso betrifft wie ökonomische. Anstatt immer mehr vom Gleichen zu haben, was die Städte kaum noch unterscheidbar und langweilig machte, besannen sich viele auf ihre typischen lokalen Besonderheiten und bauten gerade dies als Wettbewerbsfaktor aus. DC reihte sich in dieses neue Leitbild ein und wurde – nachdem das Unternehmen die Piloterfahrungen in Stuttgart multiplizierte – als erster globaler Mobilitätskonzern zu einem viel beachteten Pilotmodell.

Übrigens: Der Umsatz im Produktbereich sank natürlich ein wenig, als mehr und mehr Städte dem Stuttgarter Beispiel folgten und immer mehr Menschen ohne eigenes Auto gut lebten und sich trotzdem bewegten. Doch die Einbrüche wären ohne die Orientierung an der Mobilitätsdienstleistung viel größer gewesen, denn dann wären die Kollaps-Szenarien zu Beginn des 21. Jahrhunderts wahr geworden.

Nun, diese Geschichte ist eigentlich überhaupt keine Zukunftsvision, sondern alle Beispiele für sich werden, wie erwähnt, irgendwo genauso oder ähnlich

realisiert*. Nur findet sich eben nirgends alles zusammen und DaimlerChrysler ist auch (noch) nicht dabei.

** Heike Leitschuh-Fecht: Lust auf Stadt. Ideen und Konzepte für urbane Mobilität, Haupt-Verlag, Bern 2002*

Heike Leitschuh-Fecht (Jg. 1958) ist Autorin, Moderatorin und Beraterin für Nachhaltige Entwicklung und lebt in Frankfurt am Main (www.leitschuh-fecht.de)