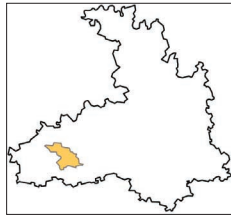
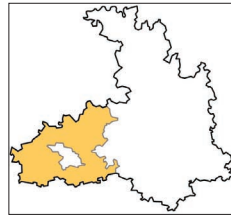


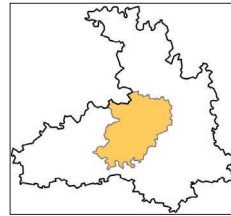
Heilbronn-Franken



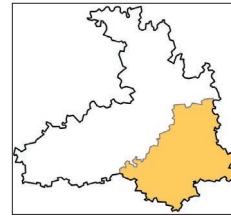
Stadtkreis Heilbronn



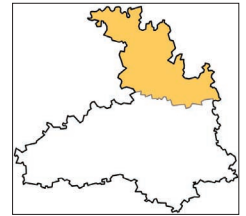
Landkreis Heilbronn



Hohenlohekreis



Lkr. Schwäbisch Hall



Main-Tauber-Kreis

NACHHALTIGE Mobilität

Bewegungsfreiheit ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Land und Region stehen aber unter dem permanenten Druck eines ständig wachsenden Verkehrsaufkommens. Beidem gerecht zu werden, ist keine leichte Aufgabe. | **Von Klaus Mandel**

Mobilität ist fast ein Zauberwort, denn die meisten Bürger betrachten Mobilität als selbstverständliches Gut, auf das sie förmlich einen Anspruch haben. Nicht umsonst bieten einige Automobilunternehmen auch Mobilitätsgarantien an. Das alles hat dazu geführt, dass in den vergangenen knapp 20 Jahren die Personen-Verkehrsleistung in Deutschland um über 50 Prozent angewachsen ist.

Aber nicht nur Menschen sind mobil, sondern auch Güter. Die zunehmend hochgradige Arbeitsteilung verursacht einen immensen Transportaufwand, denn immer mehr Güter werden über immer weitere Strecken transportiert. Die Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehr hat sich entsprechend in den vergangenen 20 Jahren mehr als verdoppelt.

Wir alle merken, dass der Mobilität Grenzen gesetzt sind. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann mit dem Verkehrswachstum häufig nicht Schritt halten. Überlastete Autobahnen und Bundesstraßen, hochbelastete Schienenverkehrsverbindungen und Flughäfen und deutlich gestiegene Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personenverkehr sind die Folgen. Nahezu alle Verkehrsträger sind von der gestiegenen Mobilität tangiert.

Auch die Region Heilbronn-Franken spürt den Druck, den das permanente Verkehrswachstum mit sich bringt. Wenn



FOTO: Wolfgang Fischer

Das Verkehrsaufkommen ist in der Region zuletzt deutlich gestiegen.

der Kraftfahrzeugbestand in der Region in 20 Jahren um über ein Drittel auf 623 380 Kraftfahrzeuge zunimmt, wenn die Kraftfahrzeugdichte mit 703 Autos pro 1000 Einwohnern deutlich über dem Bundes- und Landesdurchschnitt liegt, wenn auf den Autobahnabschnitten in der Region der Verkehr in zehn Jahren um fast zwölf Prozent zunimmt, der Güterverkehr sogar um über 40 Prozent, wenn auf der Stadtbahnlinie Eppingen-Heilbronn-Öhringen täglich über 23 000 Fahrgäste unterwegs sind, dann sind das nur einige Belege dafür, dass die Mobilität von Menschen und Gütern in der Region teilweise an ihre Grenzen stößt. Dabei sollten die Auswirkungen

des Transitverkehrs keinesfalls vergessen werden.

Woran sollen sich Mobilität und Mobilitätssteuerung orientieren oder soll alles dem freien Spiel der Kräfte und des Marktes überlassen werden? Was sind die Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität? Wie steht es um den Energie- und Flächenverbrauch, um Luftschadstoffe und Lärm? Sind Wochenendtrips über tausende Kilometer mit Billigfliegern zu verantworten? Diese Fragen können Regionen nur bedingt beantworten, denn die regionale Ebene kann die großen Rahmenbedingungen nicht steuern. Es kann auch nicht darum gehen, die Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Stadt- und Regionalplanung sind aufgefördert, zur Verkehrsvermeidung beizutragen und zugleich dem Grundbedürfnis der Menschen nach Mobilität gerecht zu werden. Unter dem Einsatz aller Verkehrsmittel sind funktionierende Mobilitätsketten aufzubauen, die durch die geschickte räumliche Zuordnung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholen „kurze Wege“ möglich machen. In Ballungsgebieten ist dies leichter zu erreichen als im ländlichen Raum.

Dabei ist es angesichts der wachsenden Verkehrsströme an der Zeit, sich Gedanken über nachhaltige Mobilität zu machen, weil sie eine der Grundvoraussetzungen für hochentwickelte Gesellschaften ist. Der Regionalverband Heilbronn-Franken ist dabei auf regionaler Ebene ein verlässlicher Ansprechpartner.

Unser Autor Klaus Mandel (49) ist Direktor des Regionalverbandes Heilbronn-Franken.