

Rundschlag

VON ANDREAS KROHBERGER

Ein Sommelier aus dem Remstal und Putins Rechnung

Zu Gerhard Schröders Kanzlerzeiten traf sich der Genosse der Bosse mit Vladimir Putin im Berliner Nobelhotel Adlon. Der Remstaler Daniel Hasert, heute Besitzer einer Vinothek in Winterbach, war gerade zum Chefsommelier des Hauses bestimmt worden. Eine große Anerkennung für den jungen Mann. Zum Treffen der Mächtigen wurde er in jene Suite zitiert, in der die bedeutenden Fragen der Weltpolitik erörtert wurden.

„Was trinken wir heute Abend?“, fragte ihn Putin. Der Sommelier war sich unschlüssig. „Ich hatte gerade erst angefangen, kannte die über 700 Positionen umfassende Weinkarte ja kaum. Ich war so aufgeregt, dass ich zitierte.“ Und an welche Preisklasse dachte der russische Präsident überhaupt?

„Haben Sie auch einen Montrachet?“, schlug Putin schließlich vor. Ein Wein, den man laut Alexandre Dumas auf den Knien und mit gezogenem Hut trinken muss. Aha – Putin beliebte nicht zu kleckern. Also empfahl ihm Hasert einen Pétrus. Das Adlon hatte – ungewöhnlich genug – drei Jahrgänge von diesem als Statussymbol beliebten Bordeaux im Keller liegen. Der 86er zeichnete sich durch sensationelle 100 Parkerpunkte aus.

Der Präsident: „Dann machen Sie doch gleich zwei auf!“ Eine Flasche von diesem Spitzenjahrgang kostete damals bereits 3500 Euro. Am Ende des Abends standen 8900 Euro auf der Wein-Rechnung. Am Billigsten war der deutsche Riesling, auf den Gerhard Schröder bestanden hatte.

Putin denkt gerne groß. In der Politik und überhaupt. Aber die Rechnung damals hat der deutsche Steuerzahler begeben. Heute bezahlen Ukrainer und Russen Putins Rechnung mit ihrem Leben. Ob wohl einmal die Zeit kommt, in der Putin seine Rechnungen selbst zahlen muss?

Die vier Tunnel der B 14 und B 29 werden gereinigt

Sperren ab Ende Mai teils schon ab 20 Uhr

Rems-Murr.

In den Bundesstraßen-Tunneln im Rems-Murr-Kreis werden in nächster Zeit in den Abend- und Nachtstunden Reinigungs- und Wartungsarbeiten durchgeführt. Die Bundesstraßen-Tunnel sind aufgrund der hohen Verkehrsstärke starken Verschmutzungen durch Ruß, Reifenabrieb und Staub ausgesetzt. Neben den Tunnelwänden werden auch die Verkehrschilder, die Beleuchtung, die Notrufschienen sowie weitere Betriebseinrichtungen gereinigt. Die jeweiligen Umleitungsstrecken sind ausgeschrieben.

– Grafenberg- und Süchentunnel: Von Freitag, 27. Mai, bis Samstag, 28. Mai, werden die Tunnel der B 29 in Fahrtrichtung Stuttgart von 20 bis 24 Uhr und in Fahrtrichtung Aalen von 0 bis 5 Uhr voll gesperrt.

– Leutenbachtunnel: Für die Wartungs- und Reinigungsarbeiten im Leutenbachtunnel sind ebenfalls Vollsperrungen notwendig, die auch hier nur in den Nachtstunden stattfinden, und zwar von Sonntag, 29. Mai, 20 Uhr, bis Montag, 30. Mai, 5 Uhr morgens, ist die Tunnelröhre in Fahrtrichtung Stuttgart voll gesperrt. Die Tunnelröhre in Fahrtrichtung Backnang wird von Freitag, 3. Juni, 21 Uhr, bis Samstag, 4. Juni, 5 Uhr morgens, voll gesperrt. Von Mittwoch, 1. Juni, 22 Uhr, bis Donnerstag, 2. Juni, 4 Uhr, wird der Tunnel aufgrund der Erneuerung der Brandmeldeanlage in beiden Fahrtrichtungen voll gesperrt.

– Kappelbergtunnel: Auch für die Wartungs- und Reinigungsarbeiten im Kappelbergtunnel bei Fellbach sind Sperrungen notwendig. Von Samstag, 28. Mai, ab 22 Uhr bis Sonntag, 29. Mai, 8 Uhr morgens, wird die Tunnelröhre in Fahrtrichtung Stuttgart voll gesperrt. Die Tunnelröhre in Fahrtrichtung Aalen ist von Samstag, 4. Juni, 22 Uhr, bis Sonntag, 5. Juni, 8 Uhr morgens, voll gesperrt.

Wie wir unterwegs sein werden

Mobilitätsstationen, per App buchbare E-Fahrzeuge, Verzahnung von ÖPNV und individueller Zielwahl: Die Vision der Waiblinger shareX AG

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED PETER SCHWARZ

Rems-Murr.

Ja, sagt Markus Graf, stimmt: „Ist 'ne Wette auf die Zukunft. Eine abgefahrene Geschichte.“ Graf ist Vorstand der Waiblinger shareX Mobility AG, und was er erzählt, klingt zunächst ein bisschen nach Science-Fiction. Dabei ist die Grundidee der Firma intuitiv eingängig und gar nicht kompliziert: Es geht schlichtweg darum, wie wir künftig vernünftig von A nach B kommen.

Der Wahnsinn

Ganz normale Mobilitätsauswüchse

ShareX bietet eine „maßgeschneiderte E-Mobility-Lösung inklusive Fuhrpark, Abstellanlage und Ladeinfrastruktur, kombiniert mit modernster App-Technologie“. Halt, um Himmels willen! Was heißt das?

Um das shareX-Konzept zu verstehen, müssen wir etwas ausholen und uns mal wieder bewusstmachen, was wir eigentlich alle längst wissen, aber viel zu oft verdrängen: Unsere Mobilitätsgepflogenheiten sind himirrsiger Wahnsinn wider jede wirtschaftliche und ökologische Vernunft.

Stellen wir uns einen Berufspendler vor: Mit seinem Auto fährt er morgens 20 Minuten zur Arbeit und abends zurück. Dazwischen ist der Wagen acht Stunden geparkt.

Nach Feierabend fährt der Mann zum Einkaufen und auf den Sportplatz; macht zehn Minuten hin, zehn zurück – und dazwischen weitere zwei Stunden Parkzeit.

Von der Phase 20 bis 7 Uhr aber Schweigen vor. Oder müssen wir echt erwähnen, dass der Bolide da in der Garage gammelt? 24 Stunden hat der Tag; eine Stunde lang wurde das Auto bewegt. Ferner hat der Mann noch ein E-Bike – für die eine Tour am Wochenende. Falls das Wetter mittut.

„70 Prozent der Zeit steht mein Eigentum ungenutzt rum“, bilanziert Markus Graf. shareX hingegen will Mobilität zur Dienstleistung machen. Teilen statt haben. Nutzen statt besitzen ... Stopp! Immer noch zu kompliziert. Werden wir konkret.



Hier lang geht's in die e-mobile Zukunft, in der man das Fahrzeug, sei es E-Roller, E-Bike oder E-Mini-Car, nicht mehr kauft, sondern mal eben kurz bucht: Markus Graf, Vorstand der Waiblinger Firma shareX. Fotos: Büttner

biles Lastenfahrzeug; ein Mini-E-Car, das 45 Schüsseln füllt, würde auch reinpassen.

So eine Station nennt sich „Hub“: Knotenpunkt. Sie könnte zum Beispiel am Schorndorfer Bahnhof stehen. Oder im Sommer vor dem Waiblinger Freibad. Oder auf einem Firmenparkplatz.

Wer eines der Fahrzeuge buchen will, öffnet eine App; sie zeigt an, ob der Roller aktuell frei, das E-Bike aufgeladen ist und welche Reichweite das Mini-Car hat.

Mit der Kreissparkasse ist Graf schon in Verhandlungen, sie will zwei solche Container aufstellen für ihre Beschäftigten, einen in Waiblingen, einen in Schorndorf.

tungspakete aus dem Druckhaus an Abladestellen, die Zusteller übernehmen Austrägerinnen und Austräger. Pro Jahr kommen so beim ZVW fast 750.000 Kilometer zusammen. Oder, wie es im Häschen-Buch „Weißt du eigentlich, wie lieb ich dich hab?“ heißt: bis zum Mond und wieder zurück.

Die Kosten für die Zusteller aber steigen, die Abstände zwischen den Abonnenten-Briefkästen werden größer in Zeiten, da viele Leute statt der gedruckten die digitale Ausgabe oder das Internet-Angebot nutzen.

Stellen wir uns vor, der Zeitungsverlag baut eine Struktur aus Hubs auf. Sagen wir: 50 Stück, verstreut über das Verbreitungsgebiet. Lieferwagen bringen die Zeitungen dorthin, die Zusteller öffnen den Container per App, packen ihre Ladung aufs E-Lastenrad oder ins Mini-E-Car – und los.

So weit, so gut. Zwischen 4 und 6 Uhr morgens wären die Hubs ausgebuht und ausgelastet, genutzt pauschal und exklusiv vom Zustelldienst des ZVW. Den Rest des Tages aber könnten andere buchen. Seien es rasende Reporter, sei es ein Apotheken-Lieferservice. Oder man könnte die Zustellertätigkeit zum Vollzeitjob ausbauen ...

„Fünf verschiedene Transportdienstleister“ – von UPS über DHL, Hermes, DPD bis GLS – fahren an ein und demselben Tag in ein und dasselbe Dorf. Was, wenn sie die Pakete in den Hubs abladen würden, und die ZVW-Leute übernehmen als „Last-Mile-Logistiker“ e-mobil den letzten Kilometer? Das wäre viel umweltfreundlicher, die Fahrzeuge wären nun schon bis elf, zwölf Uhr ausgelastet, und es blieben immer noch viele Stunden für andere Nutzer.

Zeitungsverlage, sagt Graf, „sind die besten Logistiker: kennen die Kunden, kennen die Straßen, kennen die Bürgermeister, kennen die Unternehmen“. Wo wäre ein Hub nötig? Wer hat Lust auf eine Zusammenarbeit? „Hey, wir kennen unsere Stadt!“

Autofrei

Eine Perspektive für unsere Städte

Wie beschreiben wir Markus Graf? Am besten als stilistisches Gesamtkunstwerk: dunkelblaue Socken, himmelblauer Anzug, dunkelblaues Brillengestell, weißes Hemd, weiße Turnschuhe. Kurzum: wie wir uns schon immer einen Start-up-Dynamiker vorgestellt haben. Und er redet auch entsprechend schwungvoll.

„Ich glaube, spätestens in fünf Jahren werden unsere Innenstädte autofrei sein.“ Wumms. „Und ich rede da in der Tat nicht nur von Stuttgart.“ Wusch. „Irgendwann werden wir in die Innenstädte nicht mehr reinfahren können.“ Krabauz.

Große Worte. Aber Grafs Vision ist nicht so abgefahren, wie sie aufs erste Hören klingen mag. Früher war der 49-Jährige bei den Stadtwerken Waiblingen, jetzt kooperiert er bei shareX mit Mobilitäts-Vordenkern der Uns Sankt Gallen und Aachen – und die erzählen ihm, wohin die Reise geht ...

Heilsinki will bis 2025 Autos komplett aus der Innenstadt verbannt haben. Oslo, Madrid, Kopenhagen, Barcelona: Viele sind

auf einem ähnlichen Weg. Elektromobile Hubs könnten dabei eine Schlüsselrolle spielen, denn sie ermöglichen das Fortkommen von den Haltestellen des ÖPNV.

Zwei Faktoren, sagt Graf, beschleunigen den Trend weg von der radikal individualisierten Automobilität. Erstens: Der Sprit wird immer teurer. Zweitens: Corona hat beim Home-Office zu einem Innovations-schub sondergleichen geführt. Die Leute haben zwei Jahre lang zu Hause gearbeitet und gemerkt: Das geht. Das überkommene Modell – jede Kleinfamilie leistet sich mindestens ein, eher zwei Autos – wird dadurch noch fragwürdiger, als es sowieso schon ist.

Firmen könnten die Treiber des Umdenkens werden, glaubt Graf: Firmen sind natürliche Hubs, Knotenpunkte, wo Menschen morgens hin- und abends westgerben; Firmen haben Parkplätze, wo ein E-Mobilitäts-Container leicht unterzubringen ist; Firmen könnten ihren Leuten sagen: „Hör zu, du kommst nur noch zweimal die Woche her und kriegst von uns das Fahrzeug, das du dafür brauchst.“

Das Netz

Eine Rems-Murr-Vision

Zurück auf Anfang: „Ist 'ne Wette auf die Zukunft“, hat Markus Graf gesagt. Denn letztlich geht es bei all dem natürlich auch darum, „wie veränderungsbereit die Gesellschaft ist“. Können wir uns die Welt nur vorstellen, wie sie ist? Oder entwickeln wir ein Gespür für Möglichkeiten?

Der Verkehr in der Stadt einschränken. Parkplätze umwidmen. Radwege bauen. Autofreie Zonen schaffen ... Bei solchen Perspektiven warnt vielerorts der Einzelhandel: Das mindert den Umsatz! Wir sind doch sowieso schon unter Druck durchs Internet! Geschäftsschädigend! Am Ende sind die Innenstädte menschenleer!

Nur gibt es mittlerweile stapelweise Studien, die das glatte Gegenteil belegen. Nur zwei Beispiele: Madrid startete bereits 2019 ein Experiment mit autofreien Einkaufsstraßen – in der Gran Vía im Herzen der Stadt kletterten die Verkaufszahlen im Vergleich zum Vorjahr um fast zehn Prozent. Toronto strich in der Bloor Street 136 Autoparkplätze und machte einen Radweg daraus – danach kamen mehr Shopper als vorher, auch Bars und Restaurants profitierten.

Eigentlich logisch: Flanieren und bumeln macht so einfach mehr Spaß. Erst recht, wenn ein gut ausgebauter ÖPNV die Hauptadrenalin bedient, auf denen viele unterwegs sind; und individuell buchbare, e-mobilität Anschlussangebote das gezielte Weiterkommen ermöglichen, bis haargenau zum angepeinigten Ziel.

„Ganz viele Punkte in unseren Städten schaffen“, sagt Graf, „wo Menschen Mobilität nehmen, wenn sie sie brauchen“. Das ist die Vision. Der komplette Rems-Murr-Kreis überspannt von einem Netz aus Hubs ... Die Zukunft aber beginnt in der Gegenwart. Die erste Muster-Mobilitätsstation von shareX direkt ins Gewerbegebiet Ametsenbühl, kommt beim Zeitungsverlag.

Der Container

Eine E-Mobilitätsstation

Da steht er stolz vor einem seiner Container – Markus Graf führt eine shareX-Station vor. „Mobil. Transportabel. Modular erweiterbar. Völlig autark“, via Solarstrom auf dem Dach. Mit „Pufferbatterien“, damit immer „absolut ausreichende Energie“ da ist, auch wenn die Sonne nicht scheint. Innen drin: E-Roller, E-Bike, ein elektromobiler Lastenfahrzeug.



Suchbild mit Roller: Finden Sie Markus Grafs Spiegelbild.



So sieht der Mobilitätscontainer aus.

Mehrfachnutzung

Wie so etwas aussehen könnte

Offenlegung: Eigner von shareX ist Ullrich Villingen, Geschäftsführer des Zeitungsverlags Waiblingen. Das ist kein reiner Zufall. Denn Zeitungsverlage müssen Tag für Tag eine logistische Mammutaufgabe bewältigen. Jeden Morgen fahren Sprinter die Zei-