

Vorwort

Fortbewegung und Ortswechsel lassen sich keinesfalls rational bewerten, rein nach Vernunftkriterien reglementieren. Statt Mobilität reduzieren oder gar verbieten zu wollen, was in mancher politischen Forderung auftaucht, sollten wir ihre Komplexität verstehen lernen. Das wäre eine geeignete Grundlage dafür, Auswüchse zu vermeiden sowie die ökologischen und sozialen Probleme von Verkehr und Migration zu meistern. (Michael Gleich¹)

Alle Welt bewegt sich: Das Recht auf Mobilität wird von der Gesellschaft wie vom Individuum immer vehementer eingefordert. Dies ist mit stetig zunehmendem Verkehr verbunden, der nach innovativen Methoden und Lösungsansätzen des Mobilitätsmanagements und der Verkehrswegefinanzierung verlangt. Der verkehrspolitische Arbeitskreis Mobilität 2020 hat sich zusammengefunden, um für die erforderlichen verkehrspolitischen Weichenstellungen ein Gesamtkonzept zu entwerfen. Ihm gehören an:

Holger Bach, Leiter Koordinierungsstelle Mobilitätscluster Wirtschaftsförderung Region Stuttgart

Dr. oec. habil. Ralf Haase, Hauptgeschäftsführer a. D., DVWG Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Berlin

Dr.-Ing. Claus Jahnke, Hauptgeschäftsführer, DVWG Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Berlin

Dr. Dieter Klumpp, Geschäftsführer, Alcatel SEL-Stiftung für Kommunikationsforschung, Stuttgart

Berthold Leimbach, Stabsabteilung der Friedrich-Ebert-Stiftung, Berlin

Dipl.-Pol. Fritjof Mietsch, MMC Mietsch Mobility Consult, Blankenheim

Dr. Wilhelm Pällmann, Vorstand a. D., Frankfurt a. M.

Dr.-Ing. Jürg Sparmann, Präsident, Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden

Dipl.-Ing. Volker Sparmann, Geschäftsführer, RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund, Hofheim am Taunus

Prof. Dr.-Ing. habil. Heinz Stürz, Technische Universität Dresden/Sächsisches Telekommunikationszentrum

Prof. Dr. oec. habil. Ulrike Stopka, Technische Universität Dresden/Institut für Wirtschaft und Verkehr

Peter Zoche, M.A., Fraunhofer-Institut für Systemtechnik und Innovationsforschung, Karlsruhe

Die vorliegende Publikation entstand in Vorbereitung eines von der Alcatel SEL Stiftung für Kommunikationsforschung, der Friedrich-Ebert-Stiftung und der DVWG Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft initiierten Kongresses zum Thema „Mobilität braucht Kommunikation - Für eine neue deutsche Verkehrspolitik“. Dieser sollte ursprünglich im September 2005 in Berlin stattfinden und den Parteien im Vorfeld der Bundestagswahl 2006 Anregungen und Empfehlungen für ihre verkehrspolitischen

¹ Michael Gleich: Mobilität. Warum sich alle Welt bewegt. München 1998.

Aussagen geben. Als Konzept, Kongresstermin und Referenten feststanden, führten die politischen Entwicklungen zu der Bundestagswahl am 18. September 2005. Früher als erwartet wird damit das Regierungsprogramm der nächsten Jahre festgelegt. Darum gab es nur die Möglichkeit, das Begleitbuch bereits jetzt zu veröffentlichen. Der Kongress wird im Februar 2006 Referenten, Teilnehmer und Öffentlichkeit zur Auseinandersetzung mit den hier vorgelegten Darstellungen und Konzepten einladen.

Anliegen der Veranstaltung und dieses Buches ist es, die dringend zu lösenden Fragen zukünftiger Mobilität so aufzubereiten und zu popularisieren, dass sich daraus zahlreiche Impulse für die Kooperation der verschiedensten Akteure, für politische Programme, Regierungsmaßnahmen, Investitionen sowie F&E-Vorhaben ergeben mögen. Es geht um das Verständnis von Verkehr als Gesamtsystem, die Ausrichtung auf unabdingbare strategische Schwerpunkte und Handlungsorientierung für Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft und -wissenschaft.

Den Autoren ist dabei durchaus bewusst, dass sich gegenwärtig eine Vielzahl von Institutionen, Verbänden und Expertengruppen dem Thema Zukunft der Mobilität mit unterschiedlichen Zeithorizonten widmet. Im Mittelpunkt des Anliegens des verkehrspolitischen Arbeitskreises stand zunächst die untrennbare Verbindung von Mobilität und Kommunikation. Diesem Anliegen fühlt sich insbesondere das an der Technischen Universität Dresden angesiedelte Alcatel SEL Stiftungskolleg für interdisziplinäre Verkehrsforschung verpflichtet, das interessen- und fächerübergreifend die Bereiche Verkehr, Mobilität, Kommunikation und Telematik aufs engste miteinander vernetzt.

Die umfassende Nutzung modernster IuK-Technologien ist einer der wichtigsten Lösungsansätze, um Verkehr nicht im Chaos ersticken zu lassen. Technologisch fundierte Innovationen finden erst dann Gehör und umfassende Durchsetzung, wenn sie in ihren unternehmerischen und politischen Chancen verstanden werden. Unter diesem Mangel leidet besonders die flächendeckende Realisierung der Potenziale, die sich nach einer langen Phase von Experimenten und Pilotprojekten aus dem Einsatz der IuK-Technologien im Verkehrsbereich ergeben haben.

Der Nutzen der Verkehrstelematik kann nur dann voll zum Tragen kommen, wenn Politik, Unternehmen und Wissenschaft im Rahmen eines strategischen Konzepts kooperieren. Erst das Gesamtverständnis aller Beteiligten ermöglicht es, eine ubiquitäre informationelle Infrastruktur aufzubauen, die die physische Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Verkehrsmittel flächendeckend ergänzt und ertüchtigt.

Die Tätigkeit des verkehrspolitischen Arbeitskreises Mobilität 2020 soll mit der Durchführung des Kongresses 2006 nicht beendet sein. Er hat sich für die kommenden Jahre zum Ziel gesetzt, die aufgezeigten Probleme einer nachhaltigen Mobilitäts-gestaltung lösen zu helfen.

So umfassend sich diese darstellen, so umfassend und unkonventionell müssen auch die Denkkonzepte aussehen. Diesem Anspruch fühlen sich alle Beiträge konsequent verpflichtet. Mein Dank gilt daher den Autoren, die sich trotz einer hohen Arbeitsbelastung die Zeit nahmen, ihr Wissen und ihre Erfahrung zu Papier zu bringen und damit in den Dienst einer lebenswerten Zukunft zu stellen. Wenn die Diskussion über eine neue Marschrichtung der deutschen Verkehrspolitik damit ein Stück weit angestoßen wurde, hat sich die Arbeit gelohnt. Der Leser ist aufs herzlichste eingeladen, sich an dieser Diskussion und den erforderlichen Weichenstellungen aktiv zu beteiligen.

Prof. Ulrike Stopka
Dresden, 3. Oktober 2005

Einleitung

Ein Leitbild ist dann freiheitsgerecht, wenn es Abweichungen toleriert, nicht absolut vorgetragen wird oder herrisch gebietet, sondern werbend und verlockend ist. (Udo di Fabio)

Wer aufgefordert wird, über eine Brücke zu gehen, hat zwei Möglichkeiten. Man kann ihren Einsturz fürchten, den Übergang zu gefährlich finden und am gewohnten diesseitigen Ufer bleiben. Oder man sieht am anderen Ufer neue Horizonte und gutes Ackerland. Dieses Buch will zum Weg über die Brücke – im Zweifel eine neu erbaute – ermutigen. Es möchte die Vorstellungskraft beflügeln, dass die trockenen Formeln der Verkehrsexperten Schlüssel für Wohlstand sind: Komfortable und effiziente Mobilität mit weitaus weniger gesundheitlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Schäden als bisher.

Natürlich fängt man niemals bei Null an, und lächerlich, wer das Rad neu erfinden möchte. Auch im Verkehrswesen wird vieles von dem, was hier abgehandelt wird, seit langem bearbeitet und weiterentwickelt. Es gibt einen einzigen Grund dafür, dass die Herausgeber und Autoren zur Lektüre einladen. Manchmal erreicht der Fortschritt Ufer, an denen entschieden werden muss, ob ihm eine Brücke gebaut werden soll. Die Brücke ins 21. Jahrhundert braucht drei Bausteine: technisch Kommunikation, wirtschaftlich Nutzerfinanzierung und organisatorisch einen Staat, der jenseits seiner hoheitlichen Aufgaben die Stärken privater Unternehmen mobilisiert. Ohne ein solches Fundament würden andere auf der Welt die Erfolgsgeschichte der Mobilität des 21. Jahrhunderts schreiben.

Eine modernisierte Mobilität hat viel zu bieten: Aussicht auf Straßenverkehr mit drastisch reduzierten Unfällen, auf Staus als Ausnahme zu Lande und in der Luft, auf Investitionen in den öffentlichen Verkehr, die sich endlich auch bei der Bahn auszahlen, auf Verkehrswege, die nicht hinfällig werden, weil privates Kapital mobilisiert und kontinuierliche Mehrbeschäftigung erreicht werden kann, auf Know-How, das man weltweit verkaufen kann. Konsensfähige Vorstellungen von der Zukunft müssen meist mit weniger auskommen. Im Wissen um die Vorteile sollte es möglich sein, über allem demokratischen Streit um Wege und Instrumente die Ziele nicht aus dem Auge zu verlieren.

Dr. Wilhelm Pällmann
Frankfurt am Main, 3. Oktober 2005