

Verkehr ohne Grenzen – dank intelligentem Mobilitätsmanagement

Verkehr ohne Grenzen – Grenzen des Verkehrs: Unter diesem mehrsinnigen Motto fand der bundesweite Kongress der Umwelt- und Verkehrsinitiativen (BUVKO) dieses Jahr vom 18. bis 20. März in Trier statt. Schon zum 18. Mal trafen sich dabei Aktive aus unterschiedlichen Bürgerverbänden, Wissenschaftler diverser Hochschulen und Disziplinen sowie Interessierte aus allen Kreisen der Gesellschaft. Ihnen allen gemein ist das Ziel, den Paradigmenwechsels für eine Gestaltung des Verkehrs mit mehr Umweltvorsorge und intelligentem Mobilitätsmanagement einzuleiten.

Dazu war denn auch der Standort des diesjährigen BUVKO genau richtig gewählt: Zum einen war Trier mit seinen Verkehrsproblemen und als Symbol einer autogerechten Stadt ein ideales Studienobjekt dafür, wie dieser Paradigmenwechsel erfolgen könnte: Fachexkursionen für die Kongressteilnehmer haben sich diesen Fragen gewidmet und auch die Positivbeispiele der jüngsten Trierer Stadtentwicklung beleuchtet.

Zum anderen fand die Tagung in den Räumlichkeiten der Universität Trier im Hause des renommierten Verkehrsgeographen Prof. Dr. Heiner Monheim statt, der maßgeblich die Inhalte der Tagung beeinflusst hat. Mit der ihm eigenen Stimmgewalt und fachlich immer richtungweisend war er während der gesamten Tagung omnipräsent und nicht zu überhören. Er präsentierte denn auch zum Abschluss des BUVKO das „Trierer Manifest“. Es handelt sich dabei um einen Vorschlag als zentrale Ergebnis-Dokumentation der Tagung einerseits und andererseits um ein Leitprinzip für die Zukunft im Bereich Mobilität und Verkehr.

Auf einem bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress werden vorrangig Informationen ausgetauscht, neue Kontakte geknüpft und bestehende gepflegt. Im Vordergrund stehen Expertendiskussionen, denn der BUVKO versteht sich als Fachtagung und Impulsgeber für mehr Bewegung in der Verkehrspolitik. Alles, was im Bereich der ökologischen Verkehrswissenschaft, Po-

litik und Verbände Rang und Namen hat, bereicherte die Trierer Tagung, darunter Prof. Dr. Hermann Knoflacher aus Wien (veröffentlichte u. a. „Virus Auto“), Prof. Helmut Holzapfel (Uni Kassel, veröffentlichte u. a. „Autonomie statt Auto“), Staatssekretäre von Länder-Verkehrsministerien, Parlamentarier und Bundesvorstände von einschlägigen Vereinen wie dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Fuss e.V.; Vertreter von *BFBahnen* waren ebenfalls unter den Teilnehmern auszumachen. Die Vereine „Umkehr“ und „Fuss“ haben gemeinsam mit der Raum- und Landesplanung der Uni Trier sowie der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) den diesjährigen Kongress ausgerichtet.

Die drei Plenar-Diskussionen und die Sitzung der Arbeitsgruppen brachten viel Expertenwissen ans Tageslicht. Die Grenzen des Verkehrs herkömmlicher Art mit einer Dominanz des auf fossiler Rohstoffbasis betriebenen Straßenkraftverkehrs, aber auch

im Flugverkehr sind erreicht. Ein Blick auf die sinkende Verfügbarkeit von Mineralöl und der Kontext der globalen Erwärmung sind hier die prägenden Größen. Zum Verkehr ohne Grenzen fand die Problematik der ungleichen Voraussetzungen für Verkehrsträger insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr das Interesse der Kongressteilnehmer. Nicht nur technische und organisatorische Hemmnisse erschweren den öffentlichen Verkehr in seiner grenzüberschreitenden Ausgestaltung im





▲ Michael Cramer (MdEP), Prof. Dr. Hermann Knoflacher und Gangolf Stocker (Aktionsbündnis Stuttgart21) diskutierten im Hörsaal der Uni Trier (l.). Seit 2010 setzt DB Regio im Saarland auf Öko-Strom. Heiner Monheim (mittleres Bild) setzt sich für eine nachhaltige

▲ Zukunft im Bereich Mobilität und Verkehr ein. Die politische Weinprobe mit Bio-Moselwinzer Rudolf Trossen fand besonderen Zuspruch, da durch den Brückenbau an der Mosel der Weinanbau gefährdet ist. Fotos: BUVKO / Werner Ried

Anmerkungen:

- 1) Kurzwort zur Umschreibung des Phänomens, dass der Zeitpunkt der maximalen Erdölförderung überschritten ist und nun der Übergang in das Zeitalter eines „postfossilen Verkehrs“, d. h. weg von Mineralöl, eingeleitet ist.
- 2) Die Diplomarbeit von Matthias Philippi an der Universität Trier brachte beispielsweise hervor, dass im vergangenen Jahr 2010 die Berichterstattung in den Medien zum Stichwort Elektromobilität ein Maximum erreicht hat, jedoch sich fast ausschließlich (82%) mit dem Thema Elektromobilität von Pkw befasste. Die Elektromobilität von E-Bikes und Pedelec fand nur bei 6 % aller Artikel und Beiträge ein Interesse bei den Journalisten.
- 3) Prof. Rolf Monheim, der Bruder von Prof. Heiner Monheim, warb zur Begeisterung der Tagungsteilnehmer dafür, den ökologisch ignoranten Begriff „Verkehrsleistung“ durch „Verkehrsaufwand“ abzulösen. Dadurch könne besser auf den ungeheuerlichen Ressourcenbedarf im Verkehr aufmerksam gemacht werden.

Vergleich zum individuellen Straßenverkehr und gegenüber dem Flugverkehr. Speziell auch der Schienengüterverkehr steht vor ungleich größeren Herausforderungen im Vergleich zu seinen Konkurrenten anderer Verkehrsträger. Einige Positionen, die im Folgenden resümiert seien, können als Konsens unter den ökologisch ausgerichteten Verkehrsspezialisten betrachtet werden.

Knappe Finanzmittel dürfen durchaus auch als Chance verstanden werden: Zum einen gehen damit die Gelder für unsinnige (Straßenbau-) und Großprojekte zur Neige, zum anderen werden Bemühungen um einen wirkungs- statt Prestige-optimierten Einsatz der Gelder sowie die Diskussion um Energieeffizienz und PeakOil¹⁾ die Renaissance des öffentlichen Verkehrs weiter beflügeln.

Eine zentrale Erkenntnis dabei ist, dass die Elektromobilität eine große Zukunft haben wird, insbesondere im Schienenverkehr, wo sie eine über hundertjährige Tradition und Reife erfahren hat.

Dennoch werden Konzepte für eine Elektromobilität auf der Straße um ein vielfaches mehr propagiert und diskutiert. Dahinter steckt das Bestreben der mächtigen Auto- und Straßenbaulobby, die durch ihr Engagement in den Medien²⁾ ökologische Lösungsansätze, wie z. B. Fahrrad- oder Schienen-Elektromobilität in den Hintergrund drängt. Sie will dank einer neuen Droge „Elektromobilität im Straßenverkehr“ am etablierten System möglichst wenig ändern und den – seit den Erkenntnissen um PeakOil und Klimawandel geforderten – Paradigmenwechsel im Verkehr möglichst weit hinauszögern. Die Kongressteilnehmer

vertreten jedoch nahezu unisono die Meinung, dass ein „weiter so“ nicht mehr opportun ist.

So kam sehr schnell die Forderung auf, durch ein Elektrifizierungs-Programm, die Lücken im deutschen E-Mobilitäts-Schienennetz zu schließen und damit gleichzeitig neue Kapazitäten für den Schienenverkehr zu schaffen. Wenn momentan über 90 % des Verkehrsaufwands³⁾ auf der Schiene mit elektrischer Traktion befördert wird, andererseits aber nur knapp 60 % des Schienennetzes elektrifiziert sind, so ist die Chance und der Handlungsbedarf überdeutlich: Wir brauchen mehr elektrische Schienenwege nach Vorbild der Nachbarländer wie insbesondere die Schweiz. Derzeit gibt es wenig Ansätze, für die Netzbetreiber, Strecken zu elektrifizieren. Parallel wird auf elektrisch betriebenen Strecken mit Dieselfahrzeugen gefahren, was den Umweltgedanken konterkariert. Ziel muss es daher sein, auf diesen Strecken mit elektrischen Fahrzeugen zu fahren. Außerdem gilt es zu überprüfen, ob nicht ein „Sekundär-Elektrifizierungsprogramm“ aufgelegt werden kann.

Peter Westenberger vom Umweltzentrum der Deutschen Bahn AG informierte denn auch vom ambitionierten Ziel der DB, bis zum Jahre 2050 auf 100 % regenerative Energie bei der Bereitstellung elektrischer Traktionsenergie umgestellt zu haben. Im Saarland und Hamburg fahren die Nahverkehrszüge der DB bereits mit exklusiv dafür eingekauftem CO₂- und atomkraftfreien Ökostrom. Diese Nachfrage nach umweltfreundlicher Primärenergie führt zu einer Verknappung des Ökostromangebotes und dadurch zu einem Anreiz, die regenerative Energieerzeugung auszubauen.

Großprojekte wie z.B. Stuttgart 21 oder die Moselquerung der B50 waren im kritischen Fokus der Tagungsteilnehmer. Speziell die 1,6 km lange und vierspurige Brücke im Bereich von Wittlich / Traben-Trarbach / Bernkastel-Kues, bekannt als Hochmoselquerung oder Mammutbrücke, fand angesichts der Investitionssumme von 330 Millionen Euro aus dem Konjunkturprogramm nur Irritation und Ablehnung bei den Verkehrsexperten. Diesem Brückenbauprojekt war daher eine gesonderte Kundgebung der Tagungsgäste an der Porta Nigra in Trier gewidmet.

In den Räumen des BUVKO an der Uni Trier waren quasi wie auf einer Messe der guten Verkehrsideen zahlreiche Initiativen, Projekte und professionelle Ausstellungen zu besichtigen. Überzeugend waren die Ausstellungen wie „Spurwechsel – Ideen für einen innovativen ÖV“, „Radlust“, eine Kampagne zur Fahrradkommunikation sowie München als Radstadt zu besichtigen. Auch kleinere Initiativen und Projekte konnten überzeugen. Dazu zählen beispielsweise die Diplomarbeit von Matthias Philippi zur medialen Präsenz des Themas Elektromobilität und die Präsentation von technischen Konzepten bis hin zur Seilbahn. Der saarländische Verkehrsclub Deutschland (VCD) präsentierte das Projekt einer grenzüberschreitenden Ringzugverbindung „Q_Intracity“ für das Städtetz Quattropole (Saarbrücken-Metz-Luxemburg-Trier). Es scheidet bisher trotz seiner Kostenvorteile und bestechenden Angebotseffekte vor allem an organisatorischen Aspekten und mangels ausreichender Kommunikation über die Grenzen hinweg.

Am Abend des zweiten Kongresstages konnten die herausragenden aber durch den Brückenbau gefährdeten Rieslingsorten verkostet werden. Unter fachlicher Anleitung des Moselwinzers Rudolf Trossen, der mit vielen seiner Kollegen auch in der Bürgerinitiative zur Rettung des Landschaftsbildes des Moseltals engagiert ist, waren nicht nur seine Bioweine, sondern auch Tropfen wie Graacher Himmelreich vom gefährdeten Moselsporn mit allen Sinnen zu erleben. Die Kongressteilnehmer haben durch diese sinnliche Erfahrung nun eine besondere Verbundenheit und Kenntnis über die Kulturlandschaft des Moselsporns bei Zeltingen-Erden.

Als Abschluss der Veranstaltung präsentierte Heiner Monheim das Trierer Manifest. Dabei handelt es sich um die programmatische Basis für die Verkehrspolitik und das Mobilitätsmanagement der Zukunft. Es enthält u. a. folgende Kapitel

- Das Auto und die Autoindustrie
 - Trendwende bei den Verkehrsinvestitionen
 - Reform der Verkehrsfinanzierung
 - Intelligente Shareware-Konzepte fördern
 - Wertewandel und demographischen Wandel beachten, von regionalen Unterschieden lernen
 - Für eine Reform der Verkehrsstatistik
 - Appell an alle Aktiven im Verkehrsbereich
- Dieses Dokument sowie viele weitere Informationen sind zugänglich auf den webseiten www.buvko.de/ergebnisse.

Werner Matthias Ried
Dipl. Geograf, St. Ingbert, Träger der goldenen Umweltschiene 2009

BUVKO 2013:
Der nächste BUVKO wird 2013 in Berlin stattfinden mit Unterstützung durch das „Zentrum Technik und Gesellschaft“, durch das Institut für Stadt- und Regionalforschung sowie durch das Verkehrswesen-seminar der TU Berlin.