

TU Dresden_Verkehrsökologie_D-01062 Dresden

Deutscher Bundestag
Parlamentarischer Beirat für
nachhaltige Entwicklung
Herrn Dr. G. Krings, Vorsitzender



Lehrstuhl für Verkehrsökologie

Prof. Dr.-Ing.
Udo J. Becker

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Roswita Rußig
Telefon: +49 (0) 351 - 463 36566
Telefax: +49 (0) 351 - 463 37718
E-Mail: becker@verkehrsökologie.de
Internet: <http://www.verkehrsökologie.de>

Dresden, 10. Oktober 2006

Anhörung des Parlamentarischen Beirats am 25.10.2006-10-10

Sehr geehrter Herr Dr. Krings, sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihre freundliche Einladung zur Anhörung am 25.10.2006 danke ich Ihnen sehr herzlich. Gerne komme ich nach Berlin und sage Ihnen hiermit zu. In Ihrem Schreiben baten Sie darum, die Fragen des Fragenkatalogs bis zum 10.10.2006 zu beantworten. Ich möchte mich aus fachlichen Gründen auf ausgewählte Fragen des Fachgebietes „Nachhaltige Mobilität“ beschränken.

Ad 1: Die wichtigsten/dringendste Herausforderung sehe ich darin, dass die genannten Fachgebiete alle dynamisch zusammenwirken und eine statische Betrachtung damit unmöglich wird. Es ist nun nicht mehr zielführend, einfach zu untersuchen „Die Welt bleibt, wie sie ist, nur ein Faktor ändert sich: was bedeutet das?“, sondern es müsste gefragt werden, „Wie wird eine in sich verträgliche Kombination aller Einzelentwicklungen überhaupt möglich?“. Es geht nicht darum, Einzelkonzepte zu entwerfen, sondern darum, diese miteinander verträglich zu gestalten.

Ad 2: Alle Handlungsfelder sind berührt. Längerfristig betrachtet – über 2030 und 2050 hinaus, denn Infrastrukturen legen unsere Gesellschaft für längere Zeit fest – gibt es kein Handlungsfeld, das nicht betroffen wäre. Deshalb sind alle Lösungen im Diskussionsfeld „Demographische Entwicklung“ gleichzeitig Lösungsansätze für „Nachhaltige Entwicklung“ und umgekehrt.

Ad 3: Die Frage zielt auf das entscheidende Problem: Welche Mindeststandards möchte die Gesellschaft (also die legitimierten Institutionen) festlegen? Dies kann nur politisch beantwortet werden und hat Mindeststandards z.B. für Gesundheitsvorsorgesysteme, Mobilitätssysteme, Bildungssysteme etc. einzubeziehen. Im Verkehr könnte dies etwa folgende Form aufweisen:

„Es wird als Mindestrecht für jedes Kind in Städten festgelegt, dass in höchstens 15 Minuten ein Park oder Spielplatz fußläufig erreichbar ist; es wird als Mindestrecht für Erwachsene im ländlichen Raum festgelegt, dass ein Lebensmittelladen in maximal 20 Minuten und mit höchstens 2 € erreicht werden kann; es wird als Mindestrecht für Senioren überall festgesetzt, dass der Hausarzt in weniger als 30 Minuten erreichbar ist, usw.“

Ad 4: Nein, es sind nicht ausreichend Daten verfügbar: Wir wissen weder in städtischen noch in ländlichen Räumen, wie viele Ortsveränderungsbedürfnisse (**Bedürfnisse**, siehe die Brundtland-Definition für nachhaltige Entwicklung) durch Verkehr derzeit überhaupt abgedeckt werden.

Ad 5: Dieses Leitbild, das de facto ländliche Räume begünstigt („Genießen Sie die Vorteile des ländlichen Raumes wie Platz und Ruhe, wir sorgen als Gesellschaft dafür, dass Sie dort auch städtische Vorteile wie Verkehrsstrukturen, Komfort und Schnelligkeit bekommen“) ist aufzugeben zugunsten eines Leitbildes, das Optionen gleichwertig macht: „Wir sorgen als Gesellschaft dafür, dass Sie entscheiden können: Entweder ziehen Sie in die Stadt und genießen städtisches Leben, oder sie ziehen aufs Land und genießen ländliches Leben: und in beiden Fällen können grundlegende Bedürfnisse erfüllt werden trotz aller Unterschiede.“).

Ad 6: Selbstverständlich, und zwar so, dass die Anforderungen nach 3. dadurch erfüllt werden.

Ad 14: Schon in der Frage werden „Mobilität und Mobilitätsverhalten“ von Verkehr und „Verkehrsinfrastruktur“ getrennt, und in dieser Trennung liegt der Schlüssel zur Antwort. „Mobilität“ (engl. Access) steht dabei für die Ortsveränderungs**bedürfnisse** der Menschen, siehe die Brundtland-Definition für nachhaltige Entwicklung. „Verkehr“ umfasst die Gesamtheit aller Instrumente, mit denen Mobilität realisiert wird. Ein effizientes gesellschaftliches Ziel wäre es, „bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr“, also mit weniger Verkehrskosten, Verkehrslärm, Verkehrsfläche, Verkehrsemissionen, Verkehrsunfällen etc. zu erreichen. Das bedeutet: Im städtischen Raum ist Nähe, Nutzenmischung und hohe Leistungsfähigkeit mit wenig Lärm, Unfällen und Emissionen umzusetzen (was Nähe und Langsamkeit ermöglicht), im ländlichen Raum geht es um den Erhalt einer Mindestinfrastruktur für die, die dort wohnen (bleiben) wollen.

Ad 15: Alle Infrastrukturentscheidungen sind neu zu bewerten: Es geht nicht mehr darum, ein auf Wachstum ausgerichtetes System aufzubauen sondern es geht um den Erhalt eines an Mobilitätsbedürfnissen ausgerichteten Netzes. Die über Jahrzehnte gewachsene Bundesverkehrsweplanung ist nicht mehr zielgemäß und kann diese Effekte nicht abbilden, da dort Mobilitätsbedürfnisse weder gemessen noch sonstwie einbezogen sind (die wesentliche Zielgröße des BVWP sind „Reisezeiteinsparungen“, also ein theoretisches Konstrukt). Notwendig wäre stattdessen eine Bundes**mobilitäts**planung, in der Bedürfnisse der Einwohner identifiziert und deren Befriedigung ermöglicht wird – effizient, also mit wenig Aufwand und wenig Verkehr. Dieser Effizienzindikator wird bei sinkenden Bevölkerungszahlen und Finanzmitteln entscheidend.

Ad 16: Die Folgen werden komplex sein und lassen sich bei der Vielzahl der Veränderungen nicht festlegen. Überall sind effiziente Strukturen aufzubauen, also Bedürfnisse mit wenig Ressourcen abzudecken. Die RIO-Agenda 21 legte in Kapitel 7.52 bereits 1992 die Prioritäten fest: Senkung der Verkehrsnachfrage (nicht der Mobilität !), vor allem in energie- und ressourcenintensiven Verkehrsmitteln, Stärkung von Rad und Fußverkehr, Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und Erhalt der Infrastruktur (1992!). Im ländlichen Raum ist eine Fortführung des heute bekannten ÖV – Mindestangebots künftig weder ökonomisch noch ökologisch darstellbar, hier sind die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass Innovationen gefördert werden (z.B. 1-Liter-Auto, Car sharing und ride sharing, Mitnahme von Personen in Lieferservicefahrzeugen, etc.).

Mit freundlichen Grüßen

