

Kritik an Fixierung aufs Auto

Verkehrswendekongress zur Mobilität zwischen Stadt und Region

Vom 05.04.2004, Mainzer Allgemeine Zeitung

Von

Michael Heinze

Die Umweltverbände gehen bei ihrem Kampf für eine Stärkung des Individualverkehrs oft sehr ungeschickt vor. Das findet zumindest Heiner Monheim. Der Professor vom Fachbereich für Angewandte Geographie an der Uni Trier war eine der Experten, die dem Ruf der Grünen-nahen Heinrich-Böll-Stiftung und des Verkehrswendeforums Rheinland-Pfalz zum Verkehrswendekongress unter dem Motto "Zukunft für Mobilität zwischen Stadt und Region" in den Erbacher Hof gefolgt waren.

ÖPNV-Angebot zu geringem Umland von Städten existiere, so eine der Erkenntnisse, oft kein (nennenswertes) Angebot an öffentlichem Personenverkehr (ÖPNV). Die Abhängigkeit vom Auto sei beträchtlich. Staus, Lärm, Abgase und der Ausbau von immer mehr Straßen seien die Folge. Im Rahmen der Tagung versuchten renommierte Fachleute, Alternativen und konkrete Umsetzungsmöglichkeiten vor Ort aufzuzeigen.

Monheim führte den fast 100 Zuhörern die Fehler vor Augen, die Umweltverbände und auch Umwelparteien aus seiner Sicht immer wieder begehen. "Grundsätzlich gilt, dass sie offensivere Positionen einnehmen und mehr an ihre Sache glauben müssen", befand der Geograph. "Das Monopol, das der Autoverkehr hat, muss geknackt werden." Der Verkehrsexperte bezeichnete es als "absurd", dass 90 Prozent der Gelder, die Bund, Länder und Gemeinden ausgeben, in das Autosystem fließen. "Wir haben ein völlig autofixiertes Verkehrsrecht", kritisierte Monheim. "Solange die Politik die Windschutzscheibenperspektive drauf hat, wird sich nichts ändern."

Prof. Dr. Hartmut Topp malte Zukunftsszenarien aus dem Jahr 2030. "Wir sind in einer Umbruchsituation", urteilte der Insider von der Uni Kaiserslautern. "Mit der IT-Vernetzung, die Hoffnungen auf Ersatz der physischen Mobilität beinhaltet, erleben wir heute die dritte Revolution von Verkehr und Kommunikation." Mobilität als Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sei menschliches Grundbedürfnis. Dabei bedeute Mobilität mehr als die gefahrenen Kilometer.

Auf Schiene verlegt Das "Karlsruher Modell" stellte Diplom-Ingenieur Oliver Glaser von der Planungsabteilung der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) vor. "Es handelt sich dabei um eine umsteigefreie Verbindung von der Region in die Innenstadt", sagte Glaser. "Eine Verbindung neuer Fahrzeugtechniken ermöglicht es, als Straßenbahn wie auch als Eisenbahn zu fahren." Die Betriebszeiten seien lang, die Reisezeiten kurz, der Komfort ansprechend und die Tarife marktgerecht. "Wir haben es geschafft, Autoverkehr auf die Schiene zu verlegen und einen zuverlässigen öffentlichen Nahverkehr zu schaffen", betonte Glaser.

Das attraktive und effektive Modell, das es seit 1992 gibt und den Autoverkehr auf manchen Strecken um 40 Prozent reduziert hat, wird nachgeahmt von Saarbrücken und Heilbronn und auch das südspanische Alicante und die englische Stadt Nottingham haben es kopiert.