

Intermobil ... entspannt in eine mobile Zukunft?

von Michael Winkler

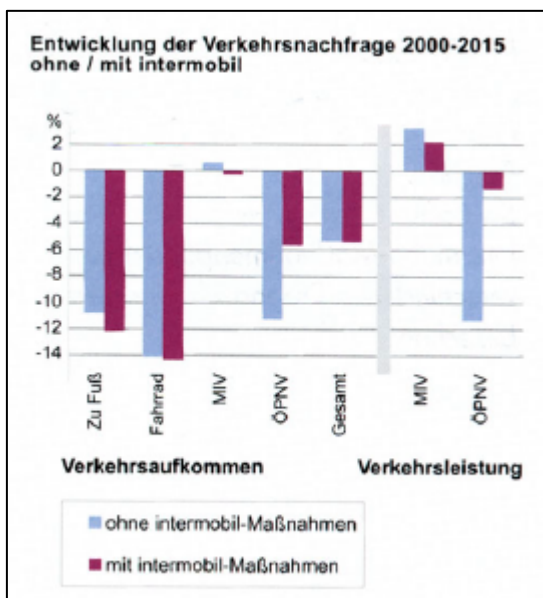
erschieden im „dros“ – Die Dresdner Zeitung für Obdachlose, Nr. 03/2005



Mobilität und Flexibilität sind zwei der häufigsten Schlagworte, die den aktuellen Zeitgeist prägen. Im Zeichen dieses Zeitgeistes fand am 9. und 10. Dezember 2004 im Dresdner Kongresszentrum die Abschlussveranstaltung des Verkehrsprojekts „Intermobil Region Dresden“ statt. Zu der Veranstaltung waren nicht nur ca. 400 Personen aus dem In- und Ausland erschienen, sondern hatten sich auch hochrangige Gäste aus Politik und Wirtschaft eingefunden. So waren u.a. Ministerialrat Dr. Rainer Jansen vom Bundesministerium für Bildung und Forschung, die parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Frau Iris Gleicke, und Dresdens Oberbürgermeister Ingolf Roßberg sowie einige andere Personen aus Sachsens Politik-, Wirtschafts- und Bildungsszene unter den Rednern.

„Intermobil Region Dresden“ gehört, so können wir den Worten des Sprechers des „intermobil“-Konsortiums, Knut Ringat (Geschäftsführer Verkehrsverbund Oberelbe) auf Seite 4 des Abschlussberichts entnehmen, zu den Gewinnern des 1998 durchgeführten Wettbewerbs „Mobilität in Ballungsräumen“. Auf den Internetseiten des Projekts erfährt man über dessen Veranlassung, dass die „beispiellosen Strukturwandelprozesse der 90er Jahre“ einen „besorgniserregenden Suburbanisierungsprozess nach nordamerikanischen Vorbild“ ausgelöst haben, der im „Zusammenwirken mit der Explosion der individuellen Motorisierung eine stadtunverträgliche Modal-Split-Entwicklung verursacht hat.“ Hauptziel sei es, zur Umkehr dieses Trends beizutragen. Etwas konkreter lauteten die Ziele des 28,7 Mio. € (davon 17,3 Mio. € vom Bund) schweren Projekts: *Vermeidung und Reduzierung von physischem Verkehr, Vernetzung der Mobilitätssysteme zur Vereinfachung der systemübergreifenden Nutzung* (dazu gehört z.B. das vereinfachte Umsteigen von Bus- auf Straßenbahnlinien bzw. S-Bahnen) sowie eine *Effizienzsteigerung und Flexibilisierung des Öffentlichen Nahverkehrs*.

Zu den Partnern des Projekts, die die restlichen 11,4 Mio. € aus Eigenmitteln aufbrachten, zählten namhafte Firmen und Institutionen wie die Alcatel SEL AG, die DB Regio AG, das Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI, die Siemens VDO Automotive sowie eine Reihe von Verkehrsverbänden (u.a. VVO, DVB).



Was wäre Dresden ohne „Intermobil“?

Intermobil-Projekt entwickeln würde. Aus dieser Abbildung ist zum einen ersichtlich, dass es aufgrund des Bevölkerungsrückganges zu einer generellen Abnahme der Verkehrsnachfrage in der Region Dresden bis zum Jahr 2015 kommen wird. Zudem fördert die Durchführung des Projekts die Nutzung des ÖPNV (statt – 11 % nur –5,5 % Nachfrageverlust): Projektziel 3 – *Effizienzsteigerung und Flexibilisierung des ÖPNV* – also erfüllt. Zum anderen wird jedoch offensichtlich, dass das Projekt nicht wirklich auf eine Vermeidung des MIV (motorisierten Individualverkehrs, sprich PKWs etc.) abzielte. Der wichtigste Teil des Projektziels 1 – *Vermeidung von physischem Verkehr* – wurde demnach also verfehlt. Bei genauer Betrachtung der

Der Teufel steckt im Detail

Es steht außer Zweifel, dass hinter den Forschungsarbeiten ein enormes wissenschaftliches Know-How und Potenzial steckt, so dass Konsortiumssprecher Knut Ringat und der Nestor des Projekts, Prof. Dr.-Ing. habil. Horst Strobel (TU Dresden), in der Tat auf eine erfolgreiche Arbeit zurückblicken können. In der Ausgabe der *Sächsischen Zeitung* vom 9. Dezember 2004 spricht man von „über 50 Produkten, die den Verkehrsteilnehmern helfen, Schienenwege, Straßen und Haltepunkte intelligenter zu nutzen.“

Doch bei allzu großem Jubel – die zweitägige Veranstaltung lockte sogar den MDR mit Moderator René Kindermann zu einer einstündigen Podiumsdiskussion in das Kongresszentrum – sollte man den Blick aufs Detail nicht vergessen. Äußerst kritische Punkte steckten z.B. etwas verborgen, aber dennoch für jedermann bzw. jederfrau sichtbar, auf Seite 61 des Abschlussberichts. Die abgebildete Graphik zeigt, wie sich die Entwicklung der Verkehrsnachfrage 2000-2015 mit und ohne dem

Graphik wird man feststellen, dass die Entwicklung somit zu Lasten von Fußgängern und Radfahrern gehen wird, da deren Nachfrage sinken wird. Konkret bedeutet das, dass mehr und mehr Menschen aus der gesamten Region Dresden, die bisher ihre Alltagswege zu Fuß oder per Rad zurücklegen konnten, in Zukunft – wenn man den Evaluierungsergebnissen des „European Centre for Transportation and Logistics“ (TU Hamburg-Harburg) Glauben schenken darf – auf den ÖPNV angewiesen sein werden. Zudem ist eine Erhöhung der Fahrpreise zu erwarten.



Das ALLFA-Ticket ... Einfach alles fahren?

beim Test des Tickets durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zu „*einem schwunghaften Handel mit Schüler- und Abonnements-Karten, die als gestohlen gemeldet und deshalb gesperrt wurden*“, kam. Da „*das Sperrsystem ... nicht funktionierte*“ sollen dort „*über 50.000 als gesperrt gemeldete Karten im Umlauf*“ gewesen sein. Die Einführungskosten wurden in Berlin mit 50 Millionen Euro vorveranschlagt. Experten rechneten jedoch mit mindestens dem Doppelten. In Dresden würden die Ausgaben für ein solches System sicherlich ebenfalls im zweistelligen Millionenbereich liegen.

Ein weiterer Aspekt, der nicht außer acht gelassen werden sollte und auch in den Foren der Internetseite des ALLFA-Tickets diskutiert wird, ist der des Datenschutzes. Dresdens gläserner Mensch, seit 1930 im Hygienemuseum zu bewundern, war zum Zeitpunkt seiner Erfindung eine wissenschaftliche und technische Sensation. Doch ist nun diese neue Art vom lebendigen gläsernen Menschen wirklich so wünschenswert? Wer kann uns garantieren, dass mit den Daten wirklich kein Missbrauch, auch nicht von Drittpersonen, betrieben wird? Wer sagt uns, dass die Dresdner mit Blick auf die mögliche Durchleuchtbarkeit ihrer Bewegungen dieses Angebot auch wirklich annehmen wollen? Meine diesbezügliche Frage beantwortete einer der Kongressteilnehmer in einem persönlichen Gespräch wörtlich so: „*Ach, na ja, daran wird sich der Mensch schon gewöhnen.*“ Zweifelsohne, gewöhnen kann sich der Mensch an vieles. Aber ist es auch immer gut für sie oder ihn?

Kleiner Mann – was tun?

Der weltweit bekannte österreichische Kulturkritiker Ivan Illich (1926-2002) kritisierte in seinem Buch „*Die sogenannte Energiekrise oder Die Lähmung der Gesellschaft*“ bereits 1974 die Entwicklung hin zu einer immer mehr von Technik abhängigen Gesellschaft. Darin verweist er u.a. auf die sozialen und psychologischen Wirkungen eines immer schneller werdenden Transports. So schreibt er auf S. 29 des o.g. Buches: „*Überall prägt die Transportindustrie einen neuen Menschentypus, der auf Schienen passt und nach Fahrplänen läuft.*“

Es ist zu hoffen, dass sich die Ideen- und Geldgeber, Initiatoren sowie Verantwortlichen von „Intermobil“ ihrer Verantwortung für die Menschen in der Region Dresden bewusst sind und darauf drängen, dass die Umsetzung des Projekts nur in einem konstruktiven Dialog mit den Kunden und insbesondere auch mit der in Deutschland dominierenden Automobilindustrie stattfinden kann. Sollte dies nicht geschehen, werden Tausende Menschen – insbesondere Ältere und Einkommensschwache – direkt oder indirekt, bewusst oder unbewusst an den Folgen eines Projektes leiden, für dessen Finanzierung sie zuvor jahrelang Steuern gezahlt haben.

Am Rande bemerkt

Interessant war auch ein Blick auf die Getränkeversorgung der Abschlussveranstaltung im Dresdner Kongresszentrum. Während es thematisch um die (im Endeffekt wirtschaftliche) Stärkung der Region

Das ALLFA-Ticket - Der neue „gläserne Mensch“?

Eines der neuen Produkte, die im Rahmen des Intermobil-Projekts vorgestellt wurden, ist das elektronische Fahrgeldmanagementsystem, das so genannte „ALLFA-Ticket“. Mit Hilfe einer kreditkartengroßen Chipkarte oder einem RaumerfassungsHandy soll es dem Nutzer gestattet werden, jedes ausgerüstete Fahrzeug ohne Fahrscheinkauf und Stempeln zu benutzen. Im Grunde genommen eine feine Sache, wenn es nicht schon Erfahrungsberichte aus anderen Regionen Deutschlands geben würde, die auf die vielen Schwierigkeiten mit dem elektronischen Ticket hingewiesen hätten. So schreibt die Online-Ausgabe des *Berliner Tagesspiegels* vom 17.07.2003, dass es

Dresden ging, stammten die Getränke – vom Apfelsaft bis hin zum Beuteltee – ausschließlich von Herstellern aus den alten Bundesländern. Selbiges gilt im übrigen auch für die Versorgung der Mensen der TU Dresden. Auf Anfrage bestätigten beide Catering-Abteilungen (Kongresszentrum und Studentenwerk Dresden), dass zwar diesbezüglich Gesuche von lokalen und regionalen Anbietern vorlägen, man jedoch an bestehende Verträge gebunden sei. Es ist in diesem Zusammenhang zu wünschen, dass in den nächsten Jahren verstärkt über einfachere Alternativen zur Förderung der regionalen Wirtschaft nachgedacht wird. Denn das erhält und schafft nicht nur Arbeitsplätze, sondern kann auf einen Markt aufbauen, der schon längst vorhanden ist und nicht erst geschaffen werden muss.

Bei der Durchführung des Projekts „Intermobil“ dagegen besteht die Gefahr, dass hier künstlich eine Nachfrage erzeugt werden soll, die im Grunde genommen gar keiner braucht (und will). Und was nützen über 50 Vitaminpillen, wenn man zusätzlich eine Überdosis Arsen verordnet bekommt oder die chemisch hergestellten Pillen in ihren Einzelwirkungen zwar Niere, Milz und Leber stärken, aber im gesamten Zusammenwirken das Herz schwächen? Im Sinne *aller* Dresdner BürgerInnen sollte man daher einige Aspekte des Projekts „Intermobil Region Dresden“ dringend noch einmal überdenken.

Quellen:

- Intermobil Dresden – Projekt-Internetseite: www.intermobil-dresden.de
- Sächsische Zeitung, Ausgabe vom 9.12.2004, S. 13
- Berliner Tagesspiegel (17.07.2003, Online-Ausgabe):
<http://archiv.tagesspiegel.de/archiv/17.07.2003/659090.asp>
- Das ALLFA-Ticket – Projekt-Internetseite: www.allfa-ticket.de
- Deutsches Hygienemuseum Dresden – Der gläserne Mensch:
www.dhmd.de/Pages/b2glaeserner_mensch_m.htm
- Ivan Illich „*Die sogenannte Energiekrise oder die Lähmung der Gesellschaft – Das soziale Quantum der Energie*“, Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Reinbek bei Hamburg, 1974.