

Wettbewerbsunterlagen

zum

Johann Joachim Becher-Preis 2009

mit dem Rahmenthema

„Mobilität mit Intelligenz - Strategien für die Bewältigung der logistischen Herausforderungen der Zukunft“

Johann Joachim Becher (Speyer 1635 – 1682 London) war Merkantilist, aber auch Medizinprofessor und Alchimist. Er war Berater des Kaisers in Wien und der Kurfürsten in Mainz, Mannheim und München. Viele Veröffentlichungen und Patente weisen den Polyhistor auch als anwendungsorientierten Forscher aus. Becher war eine faszinierende, nicht unumstrittene Persönlichkeit; überaus ideenreich und visionär eilte er seiner Epoche in vielem voraus.

Die Johann Joachim Becher-Stiftung (JJBS) ist eine rechtsfähige öffentliche Stiftung des bürgerlichen Rechts. Sie hält die Erinnerung an ihren Namensgeber wach und führt seine Denk- und Handlungsansätze fort. Aufgabe der Stiftung ist somit die Förderung des Austausches von Wissen und Rat zwischen Wirtschaft, Politik, Technik und Wissenschaft. In Wahrnehmung des Stiftungszwecks vergibt die JJBS in einem Wettbewerb periodisch den J. J. Becher-Preis zu wechselnden Rahmenthemen.

Die Jury

Dr.-Ing. E. h. **Heinz Dürr**

Unternehmer, Ehrenvorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums e.V., Berlin

Prof. Dr. Dr. **Franz Josef Radermacher**

Vorstand des Forschungsinstituts für anwendungsorientierte Wissensverarbeitung/n (FAW/n), Ulm; Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Prof. Dr. **Heinrich Reinermann**

Vorsitzender der Johann Joachim Becher-Stiftung, Speyer

Dr. **Thilo Sarrazin**

Senator für Finanzen, Berlin

Werner Schreiner

Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar GmbH, Mannheim

Prof. Dr. **Gunnar Robert Schwarting**

Geschäftsführer des Städtetages Rheinland-Pfalz, Mainz.

Die Mitglieder der Jury gehören unterschiedlichen Fachrichtungen an. Sie üben eine unabhängige gutachterliche Tätigkeit aus und wahren bei ihrer Arbeit strengste Vertraulichkeit. Die Sitzungen und Beratungen der Jury sind nicht öffentlich.

Offener zweiphasiger Wettbewerb

Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen, Projektgruppen und Institutionen. Ausgeschlossen sind Bewerbungen durch die Mitglieder des Stiftungsvorstands und der Jury.

In einer *ersten Phase* werden Ideenskizzen im Umfang von rund zwei DinA4-Seiten erbeten, die bis zum 25. Mai 2009 an die JJBS zu senden sind.

Nach deren Bewertung durch die Jury, die etwa vier Wochen in Anspruch nimmt, werden alle Teilnehmer darüber benachrichtigt, ob sie zu einer ausführlichen Wettbewerbsarbeit aufgefordert werden.

Die *zweite Phase* besteht in der Anfertigung vollständiger Wettbewerbsarbeiten, die bis zum 1. Februar 2010 (Poststempel) an die JJBS abgeschickt sein müssen. Unterlagen, die nach diesem Termin versandt werden, bleiben unberücksichtigt.

Dotierung

Die Dotierung des J. J. Becher-Preises 2009 beträgt fünftausend Euro (5.000 €). Der Preis kann geteilt werden. Die JJBS ist zur Vergabe eines Preises nicht verpflichtet. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Verfasser ausgezeichneter Wettbewerbsarbeiten werden umgehend informiert sowie über Zeit und Ort der Preisverleihung in Kenntnis gesetzt. Die Preisverleihung erfolgt in Speyer in einer öffentlichen Veranstaltung in Anwesenheit von Mitgliedern der J. J. Becher-Gesellschaft sowie von Gästen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung. Die Preisträger erhalten eine Urkunde.

Die Veröffentlichung preisgekrönter Wettbewerbsarbeiten ist in Buchform unter Herausgeberschaft der JJBS vorgesehen. Die Titelführungsrechte haben die Herausgeber.

Anlass und Hintergrund der Auslobung des J. J. Becher-Preises 2009

Der uralte Wunsch der Menschen, trennende Räume überwinden zu können, war für die längste Zeit unserer Geschichte auf Wind, Wasser und Rad angewiesen. Schiffe und Pferdefuhrwerke ermöglichten den Transport von Personen und Gütern, setzten diesem aber zugleich Grenzen. Reisen, wie sie etwa auch unser Namensgeber, der Speyerer Universalwissenschaftler Johann Joachim Becher (1635 – 1682), zwischen Deutschland, England, Holland, Österreich oder Schweden unternahm, beanspruchten Wochen oder gar Monate. Nichtsdestoweniger wurden schon die Auswanderungswellen von Europa nach Amerika im 19. Jahrhundert von den Zeitgenossen als Beleg für die „Aufhebung der Entfernung“ empfunden.

Noch im selben Jahrhundert begann allerdings eine immer weiter ausgreifende und beschleunigte Raumüberwindung mit der Maschinisierung der Verkehrsmedien, von der Eisenbahn über Kraftwagen, Schiff, Flugzeug, Rohrleitungen bis hin zum Kabel – ein Trend,

der bis in unsere Zeit eine immer größere Berechtigung der Empfindung mit sich gebracht hat, die Trennung durch Entfernung sei mehr oder weniger aufgehoben. Wo geographische Gegebenheiten Transporte erschwerten, wurden durch den Bau von Verkehrsinfrastruktur wie Brücken, Tunnel oder Kanäle Erleichterung und Beschleunigung versucht. Auch der Merkantilist J. J. Becher hat schon einen Kanal zwischen Rhein, Main und Donau und damit die Verbindung von Nordsee und Schwarzem Meer ebenso vorgeschlagen wie einen Kanaldurchstich in Panama.

Heute setzen Raum und Zeit dem Transport von Personen, Materie, Energie und Information immer weniger Grenzen. „Noch schneller, noch weiter“ scheint die Devise. Mühelos reisen wir an entfernteste Orte, wir tauschen Güter, Energie und Information mit beliebigen Regionen aus. Mit der Raumfahrt greifen die Menschen buchstäblich nach den Sternen. Man spricht gar vom „Tod der Distanz“.

Zweifellos hat uns diese Entwicklung des Verkehrs zahllose und offen sichtliche Vorteile beschert. Dazu gehört eine mittlerweile weltweite Arbeitsteilung der Wirtschaft mit globalem Austausch von Gütern und Dienstleistungen, wobei die günstigsten Herstellungsstandorte durch komplexe Logistikketten verknüpft werden, ebenso wie die Erschließung und Anbindung ehemals abgelegener Regionen oder unser aller nahezu grenzenlose und enorm beschleunigte Mobilität. Dem alten Menschheitstraum, uns trennende Räume im Nu überbrücken zu können, sind wir ab dem 19. Jahrhundert unbestreitbar deutlich näher gekommen.

In jüngerer Zeit zeigen sich gleichwohl neue Grenzen für Verkehr und Logistik. Staus auf den Straßen oder Verspätungen bei Zügen und Flügen deuten auf eine Überlastung der Verkehrsnetze hin. Darüber hinaus will uns so mancher Transport als unsinnig erscheinen; andere entfallen infolge der Substitution physischer durch digitale Transporte (man denke an elektronische Post oder Telekonferenzen). An den Kraftstoffpreisen spüren wir, dass wir den Verbrauch von Energieressourcen besser in Griff bekommen müssen. Unserer Sorge um die Umwelt stehen weiter wachsende Schadstoffemissionen oder der Landschaftsverbrauch für Verkehrseinrichtungen entgegen. Die Lebensqualität ist durch Verkehrslärm, Hektik und Unfallfolgen gefährdet. Das logistisch ermöglichte Zusammenrücken bisher entfernter Regionen führt auch zu kulturellen und ökonomischen Konfrontationen. Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen und ihrer Unterhaltung, aber auch deren gesellschaftliche Akzeptanz stellt die Politik vor schwierige Aufgaben. Von einem ständig funktionierenden Verkehrssystem abhängig zu sein, zeigt weitere Grenzen auf.

Daraus ergibt sich die im Zentrum dieser Auslobung stehende Frage: Wie viel Distanzüberwindung ist sinnvoll bzw. unvermeidbar und was wäre, wenn wir uns eine immer weitergreifende, immer schnellere Raumüberwindung nicht länger leisten könnten? Dieses Thema weicht von solchen Logistikstrategieentwürfen und Verkehrsszenarien ab, die eher auf die Beseitigung bestehender Verkehrsengpässe gerichtet sind und somit im Grundsatz eine Weiterführung des Trends der Ausdehnung und Beschleunigung der Raumüberwindung im Auge haben, die mithin nach Reserven im gegebenen Logistiksystem forschen, um diese auflösen zu können.

Solche Ansätze haben selbstverständlich ihre Berechtigung, weil sie drängende Verkehrsprobleme beseitigen wollen. Ihnen sollen mit dieser Auslobung des Johann Joachim Becher-Preises 2009 aber Überlegungen zur Seite gestellt werden, die gerade die Frage nach der Sinnhaftigkeit der Weiterführung bisheriger Logistiktrends aufwerfen: Ist angesichts von

Ressourcenknappheit und nötiger Schadstoffemissionsvermeidung ein Überdenken dieser Trends notwendig? Wie ließen sich die bei Verkehrsleistungen in Anspruch genommenen Ressourcen komplett, also einschließlich ihrer externen Effekte, ins Kalkül ziehen? Lassen sich solche Ansätze mit modernen Außenwirtschaftstheorien und ihrer Betonung von Transaktions- und Transportkosten bzw. von Verfügungsrechten untermauern? Wie weit könnte aber eine vermehrte Umorientierung auf Verkehrsreduzierung und partielle Verkehrsvermeidung, etwa durch Re-Urbanisierung und Intensivierung regionaler Zusammenhänge, gehen, und was würde dies für die Verkehrspolitik und ihre vielfältigen Verknüpfungen mit Siedlungs-, Wirtschafts-, Städtebau-, Freizeit-, Regional-, Raumordnungspolitik etc. bedeuten? Würden die positiven Folgen von Verkehrsvermeidung in der Fläche durch wachsende Negativfolgen in den Ballungsräumen und Metropolregionen (über)kompensiert? Welche neuen Herausforderungen an die Verkehrstechnologie folgten daraus, welchen Themen müsste diese sich zuwenden? Die Auslobung soll zu Wettbewerbsarbeiten anregen, die den Folgen einer so motivierten Re-Orientierung der Verkehrs- und Logistikstrategien in alle wesentlich davon tangierten Bereiche hinein nachgehen.

Angesichts dieser Sachlage ruft die J. J. Becher-Stiftung zu Speyer im Sinne ihres Namensgebers zu Wettbewerbsarbeiten auf. Der Johann Joachim Becher-Preis 2009 wird für das Thema ausgeschrieben:

Mobilität mit Intelligenz

- Strategien für die Bewältigung der logistischen Herausforderungen der Zukunft -

Willkommen sind auch Beiträge zu Teilbereichen sowie Wettbewerbsarbeiten, die sich Einzelfragen oder Randgebieten widmen.

Anschrift für Ideenskizzen

Frau Marion Pfundstein
Deutsche Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer
Postfach 1409
67324 Speyer
Telefon (06232) 654-0
E-Mail: becher-preis@johann-joachim-becher.de
<http://www.johann-joachim-becher.de/becherpreis>