

Annette Boës, Hans Boës

Die sanfte Entschleunigung

Ein Mobilitätsbericht aus dem Jahr 2050

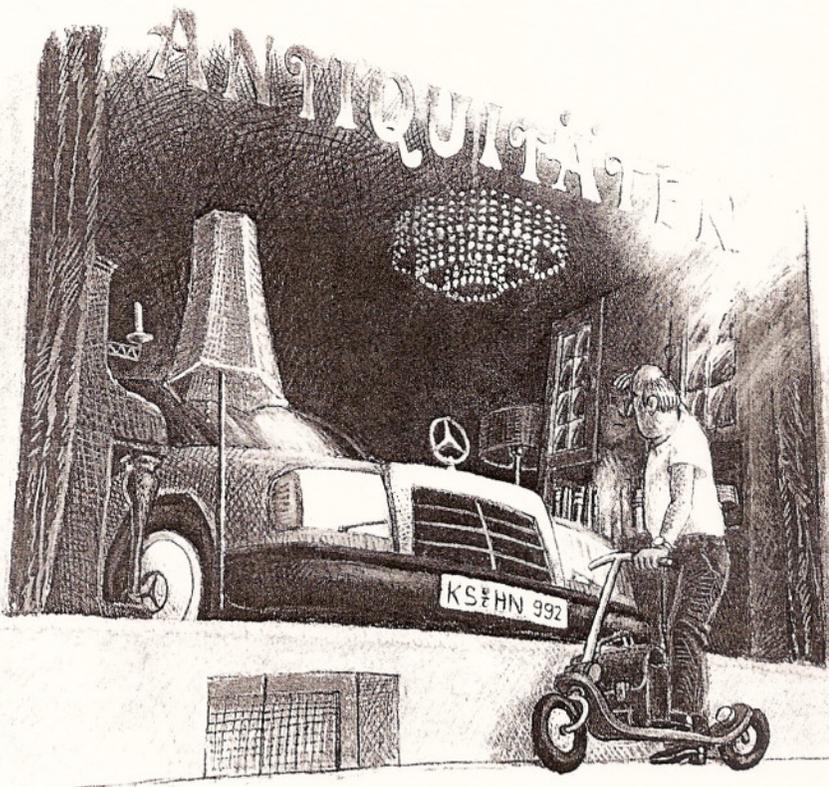
Zukunftsvision vier der Psychologie Heute-Serie zeigt das Leben nach dem finalen Verkehrsinfarkt 2018. Unter dem Zwang der Notwendigkeiten haben sich die Menschen in einer zwar noch immer mobilen, aber entschleunigten Welt eingerichtet

Tagebuchnotiz Erwin K., 23. 5. 2046:

Habe heute Mercedesstern gefunden,
auf dem historischen Auto-Flohmarkt.
Kommt auf das Regal über dem Kamin.
Welch ein Glückstag!

Erwin K., mittlerweile sechzig-jährig, gehört – wie viele andere – zu den passionierten Sammlern von Autoteilen. Ein Stückchen Porsche, ein Eckchen Manta sind seine Leidenschaft. Antiquarische Sammlerstücke, Ammoniten aus einer anderen Zeit. Denn das „blecherne Zeitalter“ ist vorbei. Heute, im Jahr 2050, gibt es keine Autos mehr. Diese Entwicklung hin zum autofreien Zeitalter, die stetige Auflösung des MIV (Motorisierten Individualverkehrs), in Fachkreisen lapidar als „nachhaltige Entmiefung“ bezeichnet, war schleichend, geradezu unbemerkt – bis zu einem plötzlichen Wendepunkt. Vergleichbar mit dem Prozeß der Erhitzung von Flüssigkeit, welche zwar kontinuierlich erwärmt wird, aber erst ab dem Siedepunkt plötzlich in einen anderen physikalischen Zustand übergeht – den Dampf.

Wie sah dieser Übergang aus? Noch 1995 konnte von einem autofreien Leben keine Rede sein. Eine derartige Vision wurde zwar in zahlreichen Thesenpapieren und Zwischenberichten versierter Umweltexperten angemahnt, ihre Umsetzung hätte jedoch eine offenbar übermenschliche Weitsichtigkeit und Initiative erfordert. Die Diskrepanz zwischen dem Wissen um den dro-



henden globalen Kollaps und dem ausbleibenden Handeln schien kaum zu stören, und so verdichteten sich die Straßen proportional zu den Katastrophenmeldungen. Jeden Tag starb ein Kind im Straßenverkehr, man hörte kaum noch hin.

Einige wenige wollten sich mit dem Status quo nicht zufriedengeben, aus welchen Gründen auch immer. Sie verstanden sich als multimobile Avantgarde: Drei Berliner Brüder begannen zunächst privat, ein Auto zu teilen, entwickelten daraus ein Dienstleistungsunternehmen und läuteten damit die Geburtsstunde des Car-Sharing ein. Ähnliche Organisationen tauchten in anderen Regionen auf, noch vereinzelt, noch in der starken Minderheit, dennoch stetig wachsend. In Bremen wurde die erste autofreie Siedlung konzipiert und gebaut.

Die Pioniere des autofreien Lebens hatten es nicht immer leicht. Über die Unterstellung, daß sie sich wohl ein Auto nicht leisten könnten, kamen sie schnell hinweg, weniger aber über fehlende Fahrradwege und Grünanlagen. Die verständnislosen Blicke schaden ihnen nicht so sehr wie Abgase und Lärm. Sie schwärmten vom Zeitunglesen im Inter-Regio-Bistro, aber verschwiegen, wie mühsam das Umsteigen, wie voll die Busse, wie dreckig die Rückbänke sein konnten. Die Hausfrau mit Fünf-Personen-Haushalt jammerte über fehlende Lieferdienste, über Rückenschmerzen vom Kästenschleppen. Ihre Kinder karnte sie nunmehr sommers wie winters im Fahrradanhänger durch die Gegend, voll der Freude über die deutliche Straffung ihrer Problemzonen. Aber die Angst blieb. Die Angst vor der Schnelligkeit, vor der gepanzerten Wucht von eineinhalb Tonnen Stahl, wenn ein gedankenloser Raser oder ein kurzzeitig unaufmerksamer Fahrer darin sitzt. Und davon gab es offenbar genug. Jede Minute fand damals in Deutschland ein schwerer Unfall statt, jede Stunde starb ein Mensch im Straßenverkehr.

Trotz allem blieben die multimobilen Avantgardisten emsig. Sie fanden, wenn auch langsam, den Weg zueinander. Die Car-Sharing-Orga-

nisationen vernetzten sich, so daß von nun an jedes Mitglied in jeder beliebigen Stadt ein Auto buchen konnte. Sie begannen, mit Bundesbahn, Reisebüros und Taxiverband, Hotels, Mitfahr- und Mitwohnzentralen zu kooperieren, so daß Fahrscheine rund um die Uhr telefonisch bestellt werden konnten, postalisch zugesandt, Rechnungskosten abgebucht wurden, Taxis warteten. Sie boten einen Lieferdienst an, der zu günstigen Preisen regelmäßig Lebensmittel – vom Bauern wie vom Großmarkt – bis an die Haustür brachte und in speziellen Kühlboxen deponierte, ohne daß die Anwesenheit des Empfängers oder Bargeldverkehr erforderlich waren. Trotz dieser innovativen Impulse galten die „Bewußt Autofreien“ als Exoten, wurden sie als Öko-Romantiker, als moralisierende Weltverbesserer oder kleine Masochisten belächelt.

Das Auto mit Snack-Bar, TV und Fußmassage

Im Jahr 2010 hatte – statistisch gesehen – inzwischen fast jeder Bürger ein Auto, vom Baby bis zum Greis. Das Verkehrsaufkommen stieg stetig weiter, neue Verbindungs- und Umgehungsstraßen wurden gebaut. Dank neuer elektronischer Leit- und Navigationssysteme, zeitlicher Gebührenstaffelung und immer aktuellerer Staumeldungen führte der Versuch, das Verkehrsaufkommen zeitlich zu entzerren, zu einer Gleichverteilung des Staus. Konnte man in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts zwischen dem täglichen Berufs- und Straßengüterverkehr, dem freitäglichen Heimreiseverkehr oder dem sonntäglichen Ausflugsverkehr wenigstens noch ansatzweise zeitliche Lücken geringerer Verkehrsdichte erahnen, so wußte man im Jahr 2010 überhaupt nicht mehr, wann es günstig oder ungünstig war, eine Autofahrt anzutreten.

Im Grunde war es auch egal. Man hatte mit einem Stau zu rechnen, in

jedem Fall – was die Automobilindustrie zu besonderen Innovationen antrieb: Der Komfort in den Autos stieg deutlich. Das Auto wurde zu einem zweiten Zuhause mit Wohnzimmeratmosphäre, Office-Unit und Snack-Bar. Bildschirme für die elektronische Navigationshilfe – Standardausrüstung jedes Pkw – konnten als Fernseher genutzt werden. Neueste Renner waren die elektronisch gesteuerte Vibration der Pedale zur Fußreflexzonenmassage mit Biofeedback sowie fest installierte Frischluft-Tanks im Kofferraum.

Die multimobile Avantgarde war mittlerweile salonfähig geworden. Die letzten Fundis radelten von dannen. Modernste Kommunikationsformen mit Anschluß zu weltweiten Informationsnetzen und Mobilitäts-Datenbanken hielten Einzug in die Büros der Share-Organisationen. Die neue interaktive Computergeneration war unbedingte Voraussetzung, Ansporn und Erleichterung für die reibungslose Organisation der Multi-Mobilität. Der ideologische Mief der grünen Bewegung des ausgehenden 20. Jahrhunderts war dem Slogan „Mehr Lebensqualität“ gewichen. Man fuhr Bus und Bahn, weil es schlicht angenehm war, den notwendigen Blick auf rote Ampeln anderen zu überlassen und dabei in Ruhe eine Tasse Kaffee zu trinken.

Gleichzeitig gewann die Philosophie der Share-Mobilität, daß Fahrzeuge spezifisch gebaut und genutzt werden sollten – für Stadtverkehr und Fernverkehr, für Lieferverkehr und Einkaufsverkehr – an Transparenz und Überzeugung. Führen Privat-Pkw-Besitzer nach der Devise „Ein Auto für einen Kopf und viele Zwecke“, war das Motto der Share-Mobilität: „Ein Fahrzeug für einen Zweck und viele Köpfe“. Entsprechend konnten die Mitglieder mittlerweile Handwagen und Rollkoffer, Kinderwagen aller Gangarten, Fahrradanhänger, Lasten- und Liegeräder mit oder ohne Elektroantrieb sowie eine Vielzahl von Solarfahrzeugen mieten. Neu im Angebot war ein zusammenklappbarer Leichtmetall-Tretroller, der unter drei Kilo wog und sich daher für kurze Wegstrecken in Kombination mit Bus und Bahn

anbot. Ferner im Sortiment: Rikschas zum Ziehen und zum Schieben, nach altem chinesischem Vorbild, aber mit elektrischer Unterstützung; rapsöl- und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge; daneben, natürlich, immer noch Autos.

2015 näherte sich die Verkehrs- und Energiesituation unaufhaltsam dem Ende. Der Autoboom in ganz Asien – besonders China, Indonesien und Indien – hatte dramatische Preissteigerungen auf dem Rohölmarkt zur Folge. Das Öl wurde knapp, das Benzin teuer. Das Ozonloch wuchs, der Treibhauseffekt führte zu deutlichen Klimaveränderungen. Dennoch stiegen die Autozahlen immer weiter.

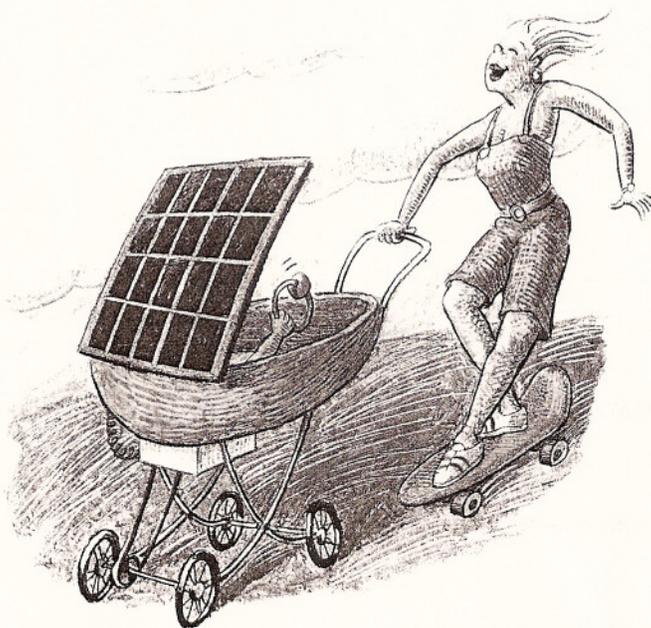
Und dann, am frühen Nachmittag des 24. Dezember 2018, war es soweit: Der Verkehr kam, nach einem erneuten Eisregen, zum Erliegen. Im vorweihnachtlichen Feierabendverkehr waren die Straßen derartig überfüllt, daß die üblichen Unfallfälle auf spiegelglatter Straße ausreichten, den

Der Tag, an dem die Erde stillstand

totalen Stillstand auf dem gesamten Straßennetz des Landes zu bewirken. Die Autos standen, Stunde für Stunde. Räumfahrzeuge kamen nicht mehr durch, da in diesen Zeiten auch die Standspuren befahren wurden. Schon begannen die Glocken zur heiligen Andacht zu läuten, und die Autobahnmission verteilte Weihnachtsgestecke und Keksspenden. In ihrer Verzweiflung ließen viele die Fahrzeuge stehen und machten sich auf, um zu Fuß das weihnachtliche Wohnzimmer zu erreichen oder zumindest bei Anwohnern Schutz und Herberge zu finden. Leise rieselte der Schnee an diesem Heiligen Abend,

und eine dicke Schneedecke legte sich über die verlassen Autos.

Auf diesen Tag hatten die einstigen Pioniere des automobilfreien Verkehrs gewartet. Am Zweiten Weihnachtsfeiertag boten sie einen kostenfreien Transfer zu den verschneiten Autos an. Sie präsentierten damit ein alternatives Mobilitätsangebot, das nicht mehr in den Kinderschuhen steckte, sondern seit knapp 30 Jah-



ren erprobt und verbessert worden war.

Die Saat ging auf, aus Flüssigkeit wurde Dampf, die Mobilität hatte einen neuen Aggregatzustand gefunden. Auch in der Politik tat sich plötzlich mehr, als man selbst in der Öko-Subkultur je zu hoffen gewagt hatte. Die staatliche Förderung von Straßenbau und Pkw-Mobilität wurde radikal zugunsten von Fahrrad- und regenerativ betriebenen Bus- und Bahnverkehr gekürzt. Die zahlreichen Zwischenberichte wurden wieder aus dem Schrank gezogen und öffneten das politische Ohr für die Vorschläge der Bürgerinitiativen und Wissenschaftler. Der Anspruch eines *sustainable development*, also eines schonenden Umgangs mit Natur und Mensch, wurde weitaus konsequenter in die politische Direktive einbezogen.

Von dem denkwürdigen Heiligen Abend im Jahre 2018 bis heute sind nun dreißig Jahre vergangen. Der Abschied vom Auto fiel leichter als befürchtet, da eine intakte Infrastruktur regenerativer Verkehrsmittel bereitstand und nur ausgebaut zu werden brauchte. Wie bekannt, sind die Innenstädte mittlerweile begrünt und zur Fußgängerzone erklärt. Nach dem Konzept einer „Stadt der kurzen Wege“ sind Kindergärten, Schulen, Arztpraxen und Minimal-Kommunikations-Discounts (früher „Tante-Emma-Läden“) in Fußwegnähe erreichbar. Auf speziellen Mobilitätsadern sind heute in diesem Grün- oder Lebensbereich, dessen Zentrum oft ein Springbrunnen mit Straßencafé und Spielplatz darstellt, Kleinfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 Kilometern zugelassen, Fahrräder, Roller, Lastenfahrzeuge. Die Elektro-Hybrid-Busse in den Innenstadtbereichen fahren ebenfalls langsam, dafür aber im fünf-Minuten-Takt. Ebenso die neuen regenerativ betriebenen Schienenfahrzeuge, Kabinenbahnen und Shuttles,

die auf den alten Straßenbahnschienen dahinrollen.

Einzige Ausnahme ist die gläserne Panorama-Schwebbahn, welche aus transparenten, leicht getönten Photovoltaik-Zellen besteht und somit gleichzeitig der städtischen Energieversorgung dient. Zehn Meter über der Erde schwebt sie leise dahin. Um die Innenstadtbereiche herum gibt es Mobilitätsringe, auf denen Transportfahrzeuge bis 50 Stundenkilometern zugelassen sind. Heute spielen die Kinder wieder alleine auf der Straße – wie vor gut 150 Jahren.

Beachtlich ist auch, was sich in der Gesetzgebung tat. Wir erinnern uns: Im Jahr 2022 wurde im Zuge der Verkehrswendepolitik der grün-konservativen Koalition und dank der großen Versehrten-Lobby ein radikaler Gesetzesentwurf verabschiedet: Im Recht ist immer der Langsamere.

Der Rollstuhlfahrer vor dem Rennradfahrer, der Fußgänger vor dem Skateboarder. Treten Unfälle ein, ist der Schnellere in vollem Umfang persönlich haftbar. Diese Haftung ist jedoch nicht ausschließlich finanziell über die Versicherung abzuhandeln, sondern muß zum Teil auch durch persönliche Pflege des Opfers bis zur völligen Genesung abgegolten werden.

Shuttle-Anschluß an den fahrenden Non-Stop-Zug

Doch zurück zur Organisation des Stadtverkehrs. Die ehemaligen Parkplätze und Garagen sind zu Lieferdepots umfunktioniert, in denen Pfandbehälter deponiert und Waren angeliefert werden. Auch die Wertstoffsammelbehälter stehen hier. Denn „Müll“ gibt es dank der eingeführten Kreislaufwirtschaft nicht mehr. Die alten Bushaltestellen sind zu Mobilstationen ausgebaut worden – einer Weiterentwicklung des guten alten Kiosk. Hier stehen die Share-Mobile, mit großen Mobilboxen, in denen Kindersitze, Klappboxen, Regenkleidung für den Notfall untergebracht sind. Hier bekommt man einen Kaffee, ein Brötchen und die Morgenzeitung, hier kann man in einem geheizten Warteraum auf den Bus warten und noch schnell einige Einkaufsbestellungen abgeben, die abends in dem Service-Depot vor der Haustür warten. Selbstverständlich gibt es hier auch eine Telefonzelle, einen Geldautomat, einen Briefkasten, ein Info-Terminal für Reisetickets, Kinoprogramm und Wetterprognose.

Fährt man in der Innenstadt mit Kurzstreckenmobilen, so dient für lange Strecken vorrangig die Bahn. Das Fliegen ist nicht nur wesentlich teurer, sondern auch langsamer geworden: Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 500 Kilometern hat die Flugzeit im Vergleich zu 1995 fast verdoppelt. Daneben gibt es – natürlich – schnittige solarbetriebene Hochgeschwindigkeits-Straßenfahr-

zeuge für den privaten Gebrauch. Sie dienen jedoch vorrangig dem Statusbewußtsein wie auch dem Wunsch, einen möglichst potenten Eindruck auf die Frauenwelt zu machen – was allerdings selten gelingt, da die Frauen zumeist den knackigen Po eines routinierten Radfahrers vorziehen.

Das Bahnfahren ist in den letzten Jahren ausgesprochen angenehm geworden. Dank eines elektronischen Leitsystems fahren die Züge tagsüber im Zehn-Minuten-Takt. Außerdem halten sie nicht mehr an, wodurch die Kapazität auf den Schienen im Personen- und Güterverkehr verzehnfacht werden konnte. Statt in den Zug steigt der Fahrgast in ein Shuttle, das sich automatisch an den nächsten durchfahrenden Zug anhängt. Die Züge selbst sind mit Büroarbeitsplätzen, Konferenzabteilen, Café, Restaurant, Massagesalon und Meditationskapseln ausgestattet, mit speziellen Komfort-Separées für die Mitglieder elitärer Mobilclubs. In den Nachtzügen gibt es verschiedene Disko-Waggons mit unterschiedlicher Musikkrichtung. Einige Hotelzüge verfügen über ein fahrbares Bordell; dort allerdings blieb der schnelle Takt der Alten Welt erhalten.

Mobil sind die entschleunigten Menschen der Nachwendzeit natürlich noch immer – zum Beispiel Erwin K., der seinen heiß begehrten Mercedesstern auf dem historischen Autoflohmarkt in der nächsten Großstadt ergatterte. Nachdem Erwin am Morgen mit seiner E-mail die aktuellen Flohmarkt-Termine erhalten hatte, führte er umgehend seine MobilCard in den Heimcomputer ein, um Fahrtroute und Abfahrtszeit zu erfragen und eine Platzkarte zu reservieren. Dann schwang er sich auf seinen Klapproller und fuhr zur nächsten Mobilstation, trank dort einen ersten Kaffee und fuhr mit dem Solarbus zum Bahnhof, wo auf dem gegenüberliegenden Gleis bereits der Zug auf ihn wartete. Schließlich hatte Erwin bei seiner morgendlichen Buchung den Anschluß sichern lassen. Am Zielort angekommen, klappte Erwin seinen Roller wieder aus, folgte den Anweisungen der elektronischen Navigationshilfe, um kurz darauf auf dem historischen Auto-

Zwischen Mördern und Mitläufern



323 Seiten
Gebunden DM 39,80

Eva Fogelman erzählt die Geschichten von Menschen, die den Mut hatten, inmitten von Mördern und Mitläufern Menschlichkeit und Mut zu beweisen. Und sie gibt tiefe Einsichten in die Fragen, wer diese Menschen waren und warum sie den Mut hatten, nach ihrem Gewissen zu handeln.

„Ein historisch fundiertes, psychologisch scharfsinniges und menschlich sensibles Buch über die Menschen, die ihr Leben riskierten, um Juden während des Holocaust zu retten.“
Michael Berenbaum,
Gründungsdirektor des
United States Holocaust Museum

Eva Fogelman, Psychotherapeutin, Sozialpsychologin und Filmemacherin, ist Mitbegründerin und Direktorin der Jewish Foundation for Christian Rescuers.

Campus Verlag
Frankfurt/New York

Flohmarkt zwischen polierten Kotflügeln und blinden Rückspiegeln nach dem Objekt seiner Begierde zu suchen.

Wie man sieht, hängt Erwins Herz immer noch am Automobil. Ihm fiel die Trennung wirklich nicht leicht. Zumal er nach der Wende aus guten Gründen darauf verzichten mußte, seinen BMW durch einen Solarflitzer zu ersetzen. Denn die Batterien dieser Fahrzeuge sind aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeit nur von kurzer Lebensdauer – eine Umweltsünde, die durch die Umweltbank geahndet wird. Diese im Jahre 2022 gegründete Umweltbank ermittelt pro Kopf die Relation von Umweltschädigung und Umwelpflege mit der Pflichtvorgabe des Ausgleichs. Demzufolge hat jeder Mensch die Möglichkeit, seine persönliche Bilanz zu gestalten. Wer viel Energie verbraucht, der muß eben entsprechend viel auf sein Umweltkonto einzahlen – finanziell oder zeitlich. So mußte Erwin K. beispielsweise seinen Urlaub damit verbringen, für den öffentlichen Umweltdienst Bäumchen anzupflanzen und Borkenkäfer aus den Rinden zu kratzen. In Anbetracht dieser Perspektive zieht Erwin es vor, Bus und Bahn zu nutzen, damit ihm genug Zeit bleibt, seine Autoteilesammlung zu putzen oder am Springbrunnen zu sitzen und Cappuccino zu trinken.

Seßhaften-Rudel: Lehmhütten gegen das Speed-Syndrom

Und genau das wollen – außer Erwin K. – heutzutage mehr und mehr Menschen. Sie nennen sich die „Neuen Seßhaften“ und rekrutieren sich zum einen aus den nunmehr angegrauten Veteranen der autofreien Bewegung, zum anderen aus radikal denkenden jugendlichen Anhängern der Entschleunigungs-Theorie, welche – ohne auf multimediale weltweite Anbindung zu verzichten – lieber in Ruhe frühstücken wollen als

nimmermüde Geld zu scheffeln. Sie suchen sich kreative Consultant-Jobs, widmen sich der meditativen Versenkung, der Chronohygiene und dem Gemüsegarten.

Neben Alt-Avantgardisten und Entschleunigten sind als dritte Untergruppe der Seßhaften die zahlreichen Mobilitätsopfer zu nennen. Sie leiden



unter dem Flucht- oder VSI-Syndrom (victim-of-speed-illusions), welches sich in Rhythmusstörungen aller Art (Herz, Verdauung, Schlaf, Atmung) bemerkbar macht. Diese Beschwerden gelten als Symptome einer tiefgreifenden psychischen Verunsicherung, die sich in der Frage: „Wo gehöre ich eigentlich hin?“ ausdrückt. So suchen die „Neuen Seßhaften“ nicht mehr die weite Welt, sondern ein Zuhause. In einem festen Kreis von Wahlverwandten leben sie rudelartig zusammen, bauen Lehmhütten, überdachen mittelalterliche Ruinen mit Solarfassaden oder sanieren ihren Stadtteil. Selbst wenn sie den ganzen Tag im Grünen verbringen, bleibt der Anschluß an das Weltgeschehen durch die „Solare Datenautobahn“, eine regenerativ betriebene Datenverbindung, permanent gewährleistet.

Natürlich geht es nicht allen so. Natürlich gibt es immer noch zahlreiche Menschen, denen allein die Vorstellung von Seßhaftigkeit oder gar Muße ein Graus ist. Sie leben mal

in Sydney, mal in Nairobi. Sie haben Kinder in Amsterdam, Paris oder Bangkok. Ihr Mobiliar besteht überwiegend aus Pappmöbeln, die sich problemlos recyceln lassen und deshalb den aktuellen Modeströmungen angepaßt werden können. Ihr einziger ständiger Begleiter ist die mobile Multi-Media-Einheit, mit der sie immer weltweit erreichbar sind. Sie genießen die mobile Freiheit mehr als alles andere. Sie sind nicht besser oder schlechter als die Seßhaften. Sie sind einfach anders gebaut – was das Regierungsprogramm zur globalen sanften Entschleunigung durchaus respektiert: Jeder soll nach seinem individuellen Tempo selig werden. Im Rahmen seines Umweltkontos natürlich.

Eine Vision, die sicher nicht jeder schön findet. Und doch zu schön, um wahr zu werden? Keine Bürgerkriege mit Massenmigration und Massenelend, keine Seuchen und Plagen durch gen-manipulierte Viren, keine dramatischen Klimaverschiebungen, kein globaler Umweltkollaps. Weder High-Tech-Science-Fiction noch Endzeit-Szenario. Keine Flucht in die Sterne, stattdessen friedliches Miteinander in einer scheinbar heilen Welt, mit umweltverträglicher Massenmobilität ausschließlich auf Basis regenerativer Energieträger. Mit zahlenden Umweltsündern und pflegenden Verkehrstätern.

Erstaunlich ist nur, daß diese Vision gar nicht so unrealistisch ist, wie es dem einen oder der anderen erscheinen mag. Zumindest, was die Mobilität betrifft: Die erste Car-Sharing-Initiative, *STATTAUTO Berlin*, von den drei Brüdern Markus, Carsten und Oswald Petersen 1990 gegründet, stellt Anfang 1995 bereits mehr als 100 Autos über 2 000 Berliner Mitgliedern zur Verfügung. Im gesamten deutschsprachigen Raum wird Car-Sharing inzwischen von etwa 12 000 Teilnehmern in mehr als 100 Städten und Gemeinden mit zusammen über 800 Fahrzeugen genutzt. Schon jetzt sind erste Solar-Mobile Bestandteil des Berliner Fahr-

zeugparks. Sowohl im Ruhrgebiet als auch in Berlin werden derzeit Lieferdienste für die Mitglieder des Car-Sharing aufgebaut. An der Entwicklung einer „MobilCard“, mit der sowohl die Share-Autos gefahren als auch Bustickets, Taxifahrten, Telefongespräche und vieles mehr bundesweit bezahlt werden können, wird derzeit von *STATTAUTO Berlin* gearbeitet.

Keine Utopie: Eine Siedlung ganz ohne Autos

Verschiedene Verkehrsverbände entwickeln bereits heute verbesserte Informationssysteme, die Anschlußverbindungen garantieren oder Ausweichverbindungen im Verspätungsfall bereitstellen könnten. Die Einführung einer allgemeinen Nahverkehrsabgabe – wie bereits in einigen Städten diskutiert – könnte nicht nur die Defizite des öffentlichen Verkehrs beseitigen, sondern zu einem wesentlich verbesserten Nahverkehrsangebot beitragen. Die Idee der Mobilstation, der Kombination von Bushaltestelle und Kiosk, bedarf nur der Courage eines Verkehrsbetriebes, eingefahrene Wege zu verlassen.

Auf Initiative von Thomas Krämer-Badoni wird in Bremen die erste autofreie Siedlung mit etwa 270 Wohnungen gebaut. Verschiedene Gruppen haben sich in anderen Städten ebenfalls zur Gründung autofreier Siedlungen zusammenschlossen. Dabei ist jetzt schon deutlich geworden, daß vollkommen neue Aspekte in eine Stadtplanung einbezogen werden müssen, die ein Leben ohne Auto in den Mittelpunkt stellt.

Seitdem abzusehen ist, daß in Kalifornien demnächst die Gesetze zur Luftreinhaltung im Verkehrsbereich wirklich verschärft werden und andere Staaten dem Beispiel folgen wollen, treiben Automobilkonzerne in aller Welt die Entwicklung emissionsfreier Fahrzeuge und neuer Speicherbatterien mit Hochdruck voran.

Hinzu kommt, daß kürzlich Veröffentlichungen aus den USA auf die Potentiale von Hochenergie-Schwungraden aufmerksam gemacht haben, die die wesentlichen Nachteile chemischer Akkumulatoren vermeiden könnten. Die Entwicklung der Solar-Fahrzeuge hat gerade erst begonnen, dennoch gibt es jetzt bereits eine Vielzahl von kleinen einsatzfähigen Fahrzeugen.

Auch auf dem Energiesektor ist in den vergangenen Jahren einiges in Bewegung geraten. So ist inzwischen Windenergie zu durchaus konkurrenzfähigen Preisen im Vergleich zu fossilen Energien herzustellen. Photovoltaik – obwohl wesentlich teurer – wird in bestimmten Nischen schon seit Jahren wirtschaftlich eingesetzt. Überall auf der Welt entstehen Niedrig- oder Nullenergiehäuser, die zeigen, daß wir technisch ohne weiteres „von der Sonne leben“ könnten – nur ist dies leider oft noch nicht für jeden finanzierbar. Aber wie immer in der technischen Entwicklung sinken die Preise, wenn mehr und mehr Menschen von den bestehenden Angeboten Gebrauch machen. Auch das Automobil war anfangs nur einer kleinen reichen Minderheit vorbehalten.

Notwendig wäre jetzt eine Politik, die die bestehenden Ansätze aufgreift und zu einem Gesamtbild zusammenfügt: eine „Politik der kleinen Schritte“, die die Grenzen unseres Daseins akzeptiert und eine dauerhafte Existenz auch für die nachfolgenden Generationen ermöglicht.

Müssen wir damit wirklich bis zum Jahr 2018 warten?

Annette Boës, 29, Erzieherin, arbeitet als freiberufliche Journalistin mit Schwerpunkt Naturheilkunde und Alltag, sooft ihre beiden Kinder ihr dazu Zeit lassen.

Hans Boës, 35, Wirtschaftsingenieur, hat als Mitarbeiter des Sekretariats für Zukunftsforschung in Gelsenkirchen (nicht nur) über die Mobilität der Zukunft nachgedacht.

Nächste Folge:
Die Welt
im Wohnzimmer



WALTER KEMPOWSKI
Schriftsteller

Bisher habe ich mir noch jedes Mal nach der Lektüre etwas ausgeschnitten. Neuerdings habe ich die Zeitung sogar abonniert, weil sie neben „Spiegel“, „FAZ“ und „Zeit“ eine Lücke füllt, die man nicht leicht benennen kann. Vielleicht ist es eine gewisse Frische, die mich anspricht. Was mich für diese Zeitung einnimmt, sind die Autoren, die oft Bedeutsames zu sagen haben in einer Zeitungslandschaft, die nicht jeden befragt.



**HILDEGARD
HAMM-BRÜCHER**
Ex-Staatsministerin

Als Leserin seit der ersten Ausgabe freue ich mich über Ihr Wachsen und Gedeihen – trotz harter Konkurrenz – und hoffe, daß es auch so weitergeht! Bleiben Sie sich, Ihren Zielen und Überzeugungen treu, dann wird das sicher zur Qualität unserer demokratischen Streitkultur beitragen.

**DEUTSCHLANDS
MODERNE WOCHENZEITUNG**



JEDEN DONNERSTAG.
Infoline: 040/27 17 20 43