

Aus der Sonne

Diogenes soll Alexander den Großen gebeten haben, als dieser ihm einen Wunsch erfüllen wollte, doch etwas aus der Sonne zu gehen, da er ihm Schatten mache. Damit verspottete er den mächtigen Alexander, doch der war angeblich von so viel Bedürfnislosigkeit beeindruckt.

Zugleich wies Diogenes von Sinope damit darauf hin, dass jedem Menschen Sonne zustünde. Egal, ob damals als Geschenk der Götter, oder modern und naturwissenschaftlich als etwas, das für das Leben notwendig ist. Das scheint man immer wieder zu vergessen:

Als man die "autogerechte" Stadt wollte, mussten erst die Fußgänger in dunkle Unterführungen und später auch die Straßenbahn, das Verkehrsmittel der kleinen Leute, das von notorischen Autofahrern als "Proletenschlauch" bezeichnet wurde, die für sich selbst jedoch "freie Fahrt für freie Bürger" forderten.

Dabei wurde übersehen, dass die Motorisierung auch eine Folge des Nationalsozialismus war, der nicht nur alle "Volksgenossen" mittels "Volksempfänger" (einem billigen Radio) zu erreichen suchte, sondern auch mit dem "Volkswagen" und "Autobahnen" beglücken wollte. Dass das zu einem erheblichen Verbrauch von Rohstoffen und Energie führen würde, hätte man berechnen können, war aber so vom Fortschrittsglauben besessen, dass man es nicht für bedenklich hielt.

Der Wahn ein Auto haben zu müssen, ist ja noch nicht geheilt. Auch wenn die Fahrzeuge längst zu Stehzeugen wurden, die im Schnitt 23 Stunden am Tag unbenutzt herumstehen und wertvollen, weil nicht vermehrbaren Platz blockieren. Nachts vor der Wohnung, tags vor dem Arbeitsplatz, weshalb viele große Unternehmen Parkhäuser bauten.

Der so genannte "Individualverkehr", der lange den Wohlhabenden vorbehalten war, machte aus dem "aufrechten Gang" des Fußgängers eine Flucht in geschützte Räume (Gehwege, Zebrastreifen, Fußgängerzonen). Kindern wurde die Straße als "Spielraum" entzogen.

Bei den Autos gab es eine seltsame Entwicklung. Erst waren sie groß und hoch, wie die Kutschen, dann wurden sie flacher bis hin zum Sportwagen, auf den der Fußgänger herab sehen konnte, aber seit einigen Jahren werden sie wieder höher und obendrein größer, so dass man am Lenkrad eines SUV (Stadt-untaugliches Vehikel) wieder auf die anderen Verkehrsteilnehmer herab schaut. Außerdem wurden die Fahrzeuge schwerer, was stärkere Motoren zur Folge hatte, so dass schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radler) nun größeren Gefahren ausgesetzt

sind. Da die Fahrzeuge auch breiter wurden passen sie in manche Garage nicht mehr hinein, sondern werden am Straßenrand abgestellt, so dass die Straßen enger werden. Daher klappen immer mehr Autos ihre Außenspiegel ein, wenn sie stehen. Kurz, die Wohlhabenden machen sich noch breiter und engen den Spielraum der Ärmeren, von Fußgängern, Alten und Kindern zusätzlich ein. Die Parkplätze am Straßenrand bezahlen aber Alle mit der Steuer, und das sind ungefähr 10000 Euro im Jahr je Parkplatz!

Eine ähnliche Entwicklung gibt es bei der Fliegerei: Wenn die Sonne aufgeht, wird der Himmel zunächst hell und dann blau. Ab ungefähr sieben Uhr nehmen jedoch die Kondensstreifen zu, die erst den Himmel zerkratzen, aus denen dann (je nach Witterung) Wolkenbänder entstehen, bis immer mehr des blauen Himmels verdeckt wird. Am frühen Vormittag kommen ungefähr alle fünf Minuten neue hinzu, die denjenigen, die nicht fliegen, einen Teil der Sonne und des unbewölkten blauen Himmels nehmen, der immer öfter nur noch zerkratzt sichtbar ist.

Dabei ist die Fliegerei eine der größten Umweltbelastungen und wird sogar noch durch Subventionen (steuerfreies Kerosin) gefördert. Kein Wunder, wenn Leute meinen sie müssten mit einer Billigfluglinie mal eben für ein paar Tage verreisen, weil das so günstig ist. Das ist es aber nur, weil die Fliegerei die echten Kosten (inklusive der Umweltschäden) den Benutzern gar nicht berechnet. Müsste die Fliegerei denen am Boden den zerkratzen und verdeckten Himmel genau so entschädigen, wie bei jenem Landwirt, dessen Felder durch die Dampfschwaden eines Kühlturms beschattet wurden, dann würde es sehr viel teurer zu Fliegen.

Aber solange die Politik nicht einmal die schädlichen Subventionen abzuschaffen in der Lage ist, braucht man sich keine Hoffnung zu machen, dass hier das Verursacherprinzip zum Tragen kommt, das besagt, dass der Urheber für die Schäden aufkommt. Dann könnten die Anwohner von Flughäfen auch länger schlafen und würden nicht von spät landenden oder startenden Maschinen belästigt. Es genügt schon, dass am frühen Abend die Maschinen teilweise alle zwei, drei Minuten landen. Bei guter Sicht bilden deren Scheinwerfer eine Lichterkette am Himmel, die sich zum Flughafen bewegt.

Dass die Fliegerei die Mitbürger belästigt, ja sogar krank machen kann, lässt sich an Lärmschutzplänen, aber auch an der Verlegung von Flughäfen aus der Stadtnähe hinaus aufs Land ablesen (München, Berlin). Man weiß also schon, dass die Fliegerei erhebliche Schäden und Kosten verursacht, aber anstatt sie einzuschränken, versucht man sich mit Lärmschutzplänen und Spielregeln irgend wie durch zu mogeln.

Wobei die Wirtschaft gleich zwei Interessen an der Fliegerei hat: Erstens sollen Mitarbeiter am Morgen zu einer Konferenz fliegen können und am Abend wieder zurück sein, damit sie nicht übernachten müssen und am nächsten Tag wieder in der Firma antreten. Zweitens werden heute weltweit Ersatzteile mit den Flugzeugen ausgeliefert, damit sie möglichst am nächsten Tag ankommen und die Produktion nicht länger still steht. Ein Teil davon ließe sich vermeiden, wenn

man Verschleißteile auf Vorrat lagern würde. Aber diese Kosten scheut man, auch, wenn sie einen langsameren Transport (und damit die Schonung von Umwelt und Menschen) ermöglichen würden.

In beiden Bereichen (Auto, Flugzeug) wäre die grundsätzliche Frage: Ist so viel Verkehr in dieser Form überhaupt notwendig? Ginge es vielleicht auch anders? Wenn nicht drei CSU-Verkehrsminister die Bahn dermaßen herunter gewirtschaftet hätten, könnte die einen Teil der Transporte übernehmen, aber jetzt ist sie ein Sanierungsfall und eigentlich Pleite. Technisch betrachtet könnte die Bahn sehr viel mehr leisten, wenn man sie nicht kaputt gespart hätte.

Noch grundsätzlicher gefragt musste man klären welcher Transport überhaupt notwendig ist, sowohl von Menschen, als auch von Material. Nehmen wir als Beispiel Salat, Obst und Gemüse aus Spanien. Unbestritten ist, dass das mildere Klima einen längeren Anbau ermöglicht und, dass der Anbau im Freiland billiger sein kann, als im Gewächshaus. Aber müssen zig Lkw-Fahrer die Früchte dann bis zu uns transportieren? Einige wenige Züge könnten das auch leisten und, wenn man es geschickt anstellt, genau so schnell.

Betrachtet man die Sache einmal grundsätzlich, dann wollen wir möglichst frisches, gesundes, leckeres Grünzeug auf dem Tisch haben. Das müsste nicht aus Spanien kommen, sondern könnte auch aus der Nähe stammen, wenn es dort jemand produziert. Warum scheint es unmöglich, dass dort, wo große Mengen Wärme entstehen (Kraftwerke, Server-Farmen), man auch Gewächshäuser hin stellt, in denen Früchte auch im Winter wachsen könnten, wie auf Island? Dann könnte man auf viele lange Transporte verzichten.

Wäre der Verbraucher zudem bereit seinen Speiseplan nach der Natur auszurichten und meist zu essen, was die Natur gerade bietet, ließen sich weitere Transporte sparen. Dann gibt es im Winter eben eher Kohlgerichte oder Wurzelgemüse. Zugleich freut man sich auch mehr auf das Frühjahr mit dem ersten Salat.

[Dabei lasse ich die Nebenwirkungen in Spanien außen vor, dessen Grundwasserspiegel sinkt und das sein Wasser in Form von Früchten nach Mitteleuropa verkauft. Auch die schlecht bezahlten Landarbeiter ermöglichen uns günstiges Einkaufen. Zudem hat die EU den Bau von Gewächshäusern gefördert, die jetzt auf der Winterweide der Schafe stehen, die sonst im Sommer auf der Estremadura weideten. Dort verhinderten sie ein Verbuschen der Landschaft, das heute zu den Waldbränden führt, eben weil man den Schafen die Winterweide nahm. Aber diesen Zusammenhang sah man bei der EU und in Spanien nicht, bis es zu spät war.]

Das es auch anders ginge, wird klar, wenn man in die Vergangenheit schaut, als es weder Eisenbahn noch Auto gab. [Um Missverständnissen vorzubeugen: Es geht nicht darum in die Vergangenheit zurück zu kehren, sondern darum aus ihrer Analyse zu lernen.] Alles musste mit Fuhrwerken transportiert werden. Also zogen viele Familien in ihren Gärten Salat, Obst und Gemüse. Frischer geht es nicht. Auch in Städten gab es in vielen Vierteln Gärtnereien und

Gewächshäuser, wo die, die keinen Garten hatten, einkaufen konnten und das meist zu Fuß. Oder man ging auf den Markt, wo die Bauern der Umgebung frische Lebensmittel anboten. Da kaum jemand ein Fahrzeug hatte, musste man Lebensmittel zu Fuß einkaufen, was meistens im "Laden an der Ecke" möglich war. Weite Wege, gar mit dem Auto sind also gar nicht zwingend notwendig, wenn man die Viertel entsprechend anlegt und mit Läden versorgt.

Die heutige Zersiedelung der Landschaft entstand unter Anderem durch Wechselwirkung von Auto und Supermärkten, die auf der grünen Wiese billiger Parkplätze und große Ladenflächen bauen konnten, zu denen sie die Autofahrer durch entsprechenden Angebote lockten. Das führte in den Vierteln zum Ladensterben und benachteiligte all die, die kein Auto hatten.

Im Programm "Humanisierung der Arbeitswelt" gab es unter Anderem die Regel, dass man von jedem Arbeitsplatz auch nach draußen sehen können sollte. Heute sind viele Schaufenster mit Plakaten zugeklebt (um den Dekorateur zu sparen), oder die Läden, vor allem Supermärkte, wurden gleich im Keller angelegt, wo die Sonne nie hin scheint und Mitarbeiter und Kunden bei Kunstlicht ein- und verkaufen müssen. Die kleinen Läden in den Dörfern und Stadtvierteln dagegen verschwanden durch die Billigkonkurrenz der Großen und das Diktat der fünf Markt beherrschenden Lebensmittelketten.

Natürlich spielte auch die Bevölkerungszunahme eine Rolle, die zu einer Verdreifachung der Menschen zwischen 1950 und 2020 führte. Aber die fand vor allem in ärmeren Ländern statt, während bei uns die Geburtenraten mit zunehmender Bildung und wachsendem Reichtum sanken; eine Ausnahme waren die geburtenstarken Jahre. Der Verkehr hätte also gar nicht in diesem Maße zunehmen müssen.

Wobei man durchaus verstehen kann, dass die Deutschen nach der Enge des Dritten Reiches endlich wieder in die weite Welt hinaus wollten. Aber auch das hätte nicht mit diesen Verkehrsmitteln - vor Allem dem Auto - geschehen müssen. Reiche und Geschäftsleute bereisten schon nach dem ersten Weltkrieg halb Europa mit der Bahn.

Jetzt ist es natürlich viel schwieriger die Lehren aus den begangenen Fehlern zu ziehen und die Fehlentwicklungen zurück zu nehmen, denn wir haben uns daran gewöhnt und meinen manchmal, es ginge gar nicht anders.

Doch es geht. In Großstädten mit gutem Nahverkehr haben immer weniger junge Leute ein Auto. Es gibt auch Ältere, die längst ohne Auto leben und dort, wo das geht, wieder zu Fuß einkaufen. Es gibt Dörfer, wie Mehrstetten, die sich selbst in Form einer Genossenschaft versorgen, seit der letzte Laden aufgab. Andere haben ihr Wirtshaus übernommen, als kein Nachfolger zu finden war. Es gibt landwirtschaftliche Betriebe, bei denen die Anteilseigner mitarbeiten, oder aber regelmäßig Lebensmittel geliefert bekommen. In manchen Gegenden macht das Fahrrad dem Auto heftig Konkurrenz, weil es fast überall geparkt werden kann und

man keine Parkgebühren bezahlen muss. Und: Mit dem Fahrrad steht man fast nie im Stau! Also es tut sich was, auch, wenn erst bescheiden und langsam.

Allerdings gilt auch hier, dass nicht jede Lösung für jeden Ort, für jedes Viertel taugt. So wie in der Natur die verschiedensten Pflanzen an den verschiedensten Standorten ihre Platz an der Sonne finden, so müssen auch die Menschen wieder lernen mit Hilfe großer Vielfalt bei den Maßnahmen, die zu finden, die hier und jetzt die Richtigen sind, die aber nebenan schon wieder falsch sein können.

Das spricht auch gegen den Wahn der Wirtschaft und Landwirtschaft: "Wachse oder weiche!" Das führt dann zu Massenentlassungen, sobald das Management Fehlentscheidungen fällte, für die es im schlimmsten Fall mit einem goldenen Handschlag entlassen wird, während die Mitarbeiter sehen müssen, wo sie bleiben (Bosch und Daimler entlassen gerade einige Tausend. Obwohl sie Gewinne machen!). Die Schäden, die die industrialisierte Landwirtschaft der Umwelt zufügt, haben ähnliche Ursachen: Gewinnmaximierung, statt Anpassung an die Natur.

Wenn man dann noch mit den subventionierten Traktoren und dem ebenfalls subventionierten Diesel meint, die Republik still legen zu müssen, beweist man nur, dass man noch nicht begriffen hat, was eigentlich wichtig wäre. Dass die Politik infolge dessen Umweltschutz-Auflagen zurück nehmen will, zeigt, dass auch sie die Zeichen der Zeit nicht erkannt hat. Natürlich sollen Bauern von ihrer Arbeit leben können. Aber dazu gehört auch, dass sie mit der Natur so pfleglich umgehen, dass auch zukünftige Generationen sie noch nutzen können. Und ohne nachhaltige Bewirtschaftung des Planeten Erde wird es auf Dauer keine Zukunft geben. Dazu gehört aber eben auch, dass man Anderen aus der Sonne geht und sie nicht in den Schatten stellt. Egal, ob man arm oder reich ist. Alle müssen Verantwortung für die Zukunft übernehmen, statt darauf zu schauen, dass man jetzt selbst ein möglichst großes Stück vom Kuchen ergattert, egal was später geschieht („Nach mir die Sintflut!“).