

SheDrivesMobility 36 - Hermann Knoflacher

Katja Diehl (0:16)

Hallo und willkommen zu dieser für mich ganz besonderen Folge von She Drives Mobility. Mein Podcast handelt von Mobilitätswandel im Zusammenhang mit neuen Arbeitsformen und Diversität. Heute werde ich ganz divers, denn ich unterhalte mich mit einem 80 Jahre alten Wiener. Das klingt vielleicht erstmal ganz ziemlich komisch, weil wir ja immer sagen, der weiße alte Mann ist gerade der Letzte, der sich zu ändern bereit ist. Aber ich glaube, Hermann Knoflacher ist jemand, der uns da lehrt, der Kopf kann noch so alt sein, die Denke ist immer noch jung bei diesem Herrn. Kurz aber an eigene Sache. Ich stelle auch solche Premium-Dinge wie das Gespräch mit Professor Knoflacher kostenfrei zur Verfügung. Ich freue mich, wenn ihr feststellt, dass euch meine Inhalte neue Einblicke generieren oder ihr einfach neue Dinge erfahren konntet und dadurch auch angeregt seid, mir ein bisschen Geld dazulassen. Dann könnt ihr bei paypal.me/katja deal oder bei Steady unter dem Namen „She Drives Mobility“. Hier würde ich mich freuen, wenn ihr zum Beispiel Jahresabos abschließt. Das geht ab 5 Euro pro Monat los, denn dann habe ich wenig Gebühren und ihr auch wenig Aufwand. Nun aber zur Folge. Ich bin natürlich sehr stolz, Hermann Knoflacher für meinen Podcast gewonnen zu haben. Er war eigentlich ein bisschen in Eile. Am Ende haben wir uns dann aber doch ein bisschen über die Zeit unterhalten, weil wir glaube ich beide sehr ähnlich ticken. Was ich Autokorrektur nenne, also

die Korrektur einer Mobilität, die sich nur ums Auto dreht, das ist bei ihm der Virus Auto. Er sagt, die Menschheit ist befallen von einem Virus, der unser Denken steuert und uns nicht mehr in der Lage sein lässt, wirklich Mensch zu sein. Er sagt sehr deutlich, er richtet sich an Autofahrende und das sind für ihn nicht Menschen, denn das Auto hat sich bei uns im Stammhirn eingenistet und ja, macht uns eigentlich, was es will. So haben wir zum Beispiel angefangen Parkplätze zu etablieren, so haben wir angefangen das Land und den ländlichen Raum trotzdem dem Auto untertan zu machen, obwohl wir doch gerade auf dem Land auch die Möglichkeit haben, anders zu denken und Begegnungsorte zu schaffen. Mich hat dieser Talk mit Hermann Knoflacher sehr bestätigt in meiner Sache und so weiter zu machen, denn ich glaube tatsächlich, wir müssen alle vom Auto befreien, wo das möglich ist und anders denken. Am liebsten möchte er Städte und ländlichen Raum für Kinder gestalten, so dass diese einfach draußen ihre Kindheit erleben können und sich völlig autark bewegen. Ich finde das ein sehr schönes Bild und fragt man Hermann Knoflacher, wie er denn geschafft hat, seit den 70er Jahren, als er das erste Mal mit seinem Gehzeugs unterwegs war, sich immer wieder aufzupowern für diesen Wandel, so muss man ihm einfach nur zuhören, wie er mit leuchtenden Augen davon spricht, wenn es ihm gelungen ist, eine Stadt gesund zu machen. Und gesund ist für ihn eine Stadt, die viele FußgängerInnen beinhaltet. Viel Spaß bei dieser Folge mit Hermann Knoflacher.

Lieber Professor Knoflacher, ich freue mich sehr, dass das so spontan ... man muss einfach manchmal die richtigen Leute treffen, die

die Kontakte auch herstellen. Ich freue mich sehr, dass Sie so spontan sind, auch noch auf einem Sonntag, der ja eigentlich die gute Freizeit auch darstellt. Ich glaube, am besten stellen Sie sich mal vor, weil ich werde sicherlich bei all dem, was Sie schon getan haben und gerade auch tun, noch etwas vergessen. Wollen Sie einmal kurz erläutern, für was Sie stehen und was Sie so gemacht haben.

Hermann Knoflacher (3:38)

Es ist mindestens genauso lückenhaft und schwierig, wie Sie das machen. Sie machen das wahrscheinlich viel besser. Es ist ja, also ich stehe sehr für eine kritische Position zu meinem eigenen Arbeiten als Wissenschaftler. Und ich glaube, was vielleicht entscheidend ist, ich stehe für eine wissenschaftliche Grundlage des Verkehrswesens. Weil ich durch verschiedene Studienrichtungen, die ich durchlaufen habe, festgestellt habe, man wird durch die Studienrichtungen geistig eingeschränkt. Das heißt, jede Art von Studium führt zu einer gewissen, würde ich sagen, teilweisen Hirnampulation. Deshalb muss man die Augen offen halten. Also ich habe das auch gemacht. Und aus diesen verschiedenen Blickwinkeln hat sich schon während meines Studiums herausgestellt, dass das Verkehrswesen zum Unterschied von Ingenieurwissenschaften oder Naturwissenschaften -ganz zu schweigen natürlich von der Logik der Sprache der Mathematik -eigentlich so eine zusammengezimmerete Disziplin ist, die hat keine soliden Grundlagen. Und das, als ich dann in dieses Fachgebiet geraten bin als Assistent, habe ich nach Grundlagen gesucht, aber keine gefunden. Und so habe ich dann schrittweise versucht. Ich bin da weggegangen von der Universität und habe dann schrittweise versucht, bei allen Gelegen-

heiten diese Grundlagen irgendwie zu finden. Und die erste Spur führte tief in die evolutionäre Geschichte. Das heißt, das war eine Sache, die dann über die Psychologie, tief in die Physiologie und die menschliche Ausstattung, unseres Sehvermögens und die Reaktionsmechanismen in unserem Hirn dazu geführt hat, dass ich damals erstmalig nachweisen konnte, dass wir Fahrbahnen bauen, die die Menschen sozusagen zu hohen Geschwindigkeiten verleiten, und damit das Risiko erhöhen, die Umweltzerstörung usw. Und wir haben auf dieser Grundlage erstmalig solide Breitenabmessungen für die damals üblichen Geschwindigkeiten für den Straßenbau entwickelt, die natürlich von der Zunft, die optisch auf Richtlinien und Querschnittsbilder geprägt ist, natürlich nicht akzeptiert wurde. Es ist ganz interessant, weil Sie Deutschland ansprechen. Es war damals ein Ministerialbeamter in Bonn, der Herr Nähler, im Städtebauministerium. Der hat diese Sachen aufgeriffen und wir haben dann gemeinsam mit anderen Kollegen dort das Verkehrsministerium sozusagen unter Druck gesetzt, weil wir unsere eigenen, viel schmälere Richtlinien herausgebracht haben. Das war aber alles nur autoorientiert. Der nächste Schritt ist dann in Wien passiert, wo ich dann die Gelegenheit hatte, weil das damals ja niemand machen wollte, das war ja mehr oder weniger ein Suizidauftrag, 120.000 Autos aus der Innenstadt hinaus zu schmeißen. Das war 1969. Das müssen Sie sich vorstellen, als man in Wien ein Verkehrskonzept hatte, wo man die Straßenbahn abgebaut hat, damit das Auto mehr Platz hat, wo man eine Kirche, die wirklich stadtprägend in der Mitte einer Straße stand, abgebrochen hat, damit das Auto genügend Platz hat und die Straßenbahn

wurde unter die Erde verlegt. Also das war so in diesem Geist damals. Gegen diesen Geist habe ich diesen Auftrag bekommen. Sicher nicht deshalb, weil ich viel zu jung war als bekannter Planer, sondern weil kein Planer von Rang und Namen sich seine Zukunft damit verderben wollte. Das war die erste Geschichte, die ist ganz gut ausgegangen, wie Sie wissen.

KD (7:08)

Haben Sie da, aber auch, wenn ich kurz reingehen darf, als Einzelkämpfer schafft man sowas ja nicht. Das ist auch immer meine Frage, wie findet man die Verbündeten? Weil in so einer Situation, in der Sie damals waren, waren Sie ja allein auf weiter Flur und alle haben sich geduckt und haben gehofft, Sie fangen den Auftrag nicht.

HK (7:25)

Naja, nein, ich glaube nicht. Die. Ich glaube, die haben einen Blöden gesucht, der das macht. So was. Erstens hat die Stadt Wien schon Erfahrungen, dass ich offensichtlich nicht ganz ungeschickt bin bei der Lösung von schwierigen Fragen. Und dann hat man jemanden gesucht, den man sozusagen verheizen kann, ohne dass etwas passiert. Die Fußgängerzone war nicht meine Erfindung. Die gab es natürlich schon in alten Plänen. In der Stadt Wien hat sich niemand darüber gewagt. Und der U-Bahn-Bau hat dann den Anlass dazu gegeben, hier eine neue Verkehrsorganisation zu machen. Und meine Vorstellung war damals in der ersten Phase, diese Fußgängerzone, die heute existiert, etwa zu machen und in der zweiten Phase die ganze Innenstadt. Das ist gerade jetzt wieder sozusagen politisch ausgebrochen. Sie können sich vorstellen,

dass in der Zwischenzeit 60 Jahre fast vergangen oder 50 Jahre vergangen. Sie wissen, welche Inkubationszeit sozusagen wissenschaftliche Erkenntnisse im Verkehrswesen haben. Das war aber erst der erste Schritt. Sehr wichtig war dann später in Wien, dass der Bürgermeister diese Projekte, die es damals gab, nämlich Autobahnen durch die Stadt, aufgrund von Bürgerprotesten und auch zum Teil meiner fachlichen Unterstützung und eines Architekten damals nachgegeben hat und die Autobahnprojekte gestrichen hat. Das war ganz entscheidend. Wien wäre heute eine Stadt unter vielen, wenn sie damals diese aufgeständerte Autobahn gebaut hätte. Das heißt, sie hat sehr viel diesem Bürgermeister seinerzeit zu verdanken. Sie brauchen immer Partner. Das heißt, als Fachmann und Wissenschaftler und Praktiker sind sie angewiesen auf eine qualifizierte Verwaltung. Und sie brauchen entsprechend mutige und weitblickende Politiker. Natürlich steht man dann im Endeffekt, wie Sie sagten, vor einer tobenden Gesellschaft, die ihr Auto verteidigt, weil ihr das im Kopf betet. Aber das wusste ich damals noch nicht, aber relativ bald, nämlich rund fünf Jahre später, bin ich draufgekommen, was das Auto mit uns anstellt. Das geht aber dann tief in die Evolutionstheorie, in die evolutionäre Kenntnistheorie, also quer durch den Gemüsegarten der Disziplinen. Und nachdem die Disziplinen ja ihren Garten immer verteidigen, werden Sie von allen Seiten geprüft, wenn Sie dort hineinkommen. Weil die Psychologen sagen, wissen genau, was die Ursachen sind. Die Soziologen wissen, was genau die Ursachen sind. Die Techniker wissen das, die Physiker wissen das und so weiter. Und da marschiert einer so quer durch die ganze Geschichte. Und

der Vorteil war damals, dass ich die Evolutionstheorie von Rupert Riedel und Konrad Lorenz drauf hatte. Und diese Erkenntnisse führten auch über einen weiteren Nobelpreisträger, nämlich Karl von Frisch, der die Bienensprache entdeckt hat. Und über diese Bienensprache und das Verhalten der Menschen, das ein Kollege in einer Dissertation in Bielefeld beobachtet hat, dessen Hintergründe ich dann wissenschaftlich aufdecken konnte, dazu geführt hat, dass ich festgestellt habe, wo das Auto sitzt. Und das Auto sitzt im Stammhirn. Und das ist eine ganz unangenehme Geschichte, weil die Bindung ist eine physische. Das heißt, wenn es in dieser Ebene, in der tiefsten Ebene unserer Seins sitzt, dann verändert es alles, was darüber ist. Das heißt, wir sehen die Welt nicht mehr wie ein Mensch, sondern wir sehen dann die Welt, wie es das Auto gerne hat. Deshalb schaut sie auch so aus. Das heißt, ein normaler Mensch, der noch Mensch sozusagen in einer Basis des Hirns hat, würde das ja nicht aushalten. Und darunter leidet natürlich auch jemand, der die Erkenntnisse gewonnen hat, wenn er sich die Welt draußen anschaut und leider feststellen muss, dass die Leute gefangen sind in diesem System. Und dazu kommen noch die Gesetze, die wir haben, die natürlich Privilegien, Gesetze für das Auto sind und die Bauordnungen, wo wir permanent Strukturen bauen, die zum Autofahren zwingen. Und es ist dann logisch, dass wenn Menschen in dieser Struktur leben und leben müssen, die individuell ja sehr angenehm ist, aber in der Summe eine Katastrophe darstellt, plötzlich feststellen, sie kommen heraus, sie kommen, sie sollten da herausgehen. Das überschreitet einfach ihr Vorstellungsvermögen, weil in ihrem Stammhirn das Auto sofort zu Rumoren

beginnt. Das heißt, ich stelle es ja seit vielen Jahren, Jahrzehnten fest, bei den Bürgerdiskussionen, wenn die Leute meine Vorstellungen versuchen zu widerlegen oder anzugreifen, der Angriff erfolgt ja meistens an die Person an, auf die Person und führt nicht die sachliche, was mich immer sehr freut, weil wenn jemand die Person angreift, hat er keine Sachargumente. Dann kann man natürlich damit argumentieren, dass man diejenigen fragt im Namen welches Autotyps sie eigentlich mit mir spricht, weil sie vertritt ja ihr Auto. Ein Mensch, der Menschen vertritt, würde ja die Kinder vertreten, der würde die Interessen der Alten vertreten, der würde die Interessen des lokalen Geschäfts vertreten, aber er würde nicht ein Konzernprodukt Auto vertreten, das den Kindern den Lebensraum, die reine Luft, die Freiheit der Bewegung, die Schönheit der Umgebung und so weiter wegnimmt. Und dann würden die Leute feststellen, das ist ja furchtbar eigentlich, wie wir leben. Wir stapeln die Menschen in irgendwelchen Hochhäusern und davor stehen die Autos in Einfamilienhausqualitäten nebeneinander. Das beweist aber ganz genau, dass das Auto den Menschen näher steht als jeder andere Mensch.

KD (13:04)

Wie haben Sie sich denn losgelöst? Hatten Sie nie ein Auto und sind deswegen nicht, ist es bei Ihnen deswegen nicht ins Stammhirn? Oder konnten Sie als Wissenschaftler das so hinterfragen? Oder, weil man muss sich ja schon auch selber freistrampeln, weil ich bin in den 70er Jahren geboren. Ich habe das nicht von Anfang an hinterfragt, dass es nicht normal ist, dass überall zwei Parkstrei-

fen, zwei Fahrstreifen ... Das ist ja auch bei mir im Stammhirn gewesen, obwohl ich nie ein Auto hatte.

HK: Ja, ist ganz klar. Sie sind ja sozusagen in einer Auto-Welt aufgewachsen, die Sie für normal halten.

KD: Ja.

HK (13:37)

Obwohl sie völlig abnormal ist. Man darf nicht vergessen, wir haben ungefähr 10.000 Jahre Geschichte im Städtebau und der Stadtentwicklung hinter uns und haben fantastische Städte in Deutschland überall. Sie brauchen nur die mittelalterlichen Städte hernehmen, wo der Höhepunkt der Stadtentwicklung stattgefunden hat, bauen können. Und wenn Sie sich das anschauen, was wir seitdem das Auto im Verkehrssystem dominiert, ein Städtebau zustande bringen, ist das eine Schande, genau genommen. Das heißt, wir haben in der Zwischenzeit natürlich schon längst die Batteriehaltung bei den Hühnern, hoffentlich in Deutschland auch, verboten. Wir haben heute zunehmende Kritik an der Massentierhaltung. Aber die Menschen werden gestapelt wie in Boxen. Die leben in Boxen irgendwo und die Kinder führen in Wirklichkeit ein Käfigleben. Ich habe schon einige Beiträge dazu geschrieben, auch in meinen Lehrbüchern finden Sie diese Beschreibung. Man muss das ja in dieser Form ausdrücken, um bewusst zu machen, was hier los ist.

KD: Ja, man braucht Bilder.

HK: Ja, das heißt, die leben in der Wohnungsbox, dann kommen sie in die Autobox, dann kommen sie in den Kindergarten, der auch eine Box ist, und dann kommen sie in die Schulbox und das geht so

weiter, bis sie dann im Großraum oder sonst im Büro in einer Box sind, bis sie dann im Endeffekt im Pflegeheim wieder in einer Box sind. Das ist ja kein Leben. Und da komme ich zu der Frage, wie es bei mir war. Ich bin in einer autofreien Umgebung aufgewachsen. Ich bin in einem Kärntner Dorf an der jugoslawischen Grenze, in der Nähe unmittelbar an der Grenze, in einem Bergdorf oder Gebirgsdorf aufgewachsen. Da gab es keine Autos. Es gab zwar Krieg, was natürlich auch nicht sehr schön war, und es gab Lebensgefahr, es gab da Tote auch, im Dorf, aus dem Krieg heraus, abgesehen davon, dass im Dorf natürlich die Leute damals selbst gestorben sind. Das heißt, der Tod war damals sozusagen ein Teil unseres Lebens. Das war normal. Man hat als Kind schon gewusst, okay, dann hat man festgestellt, da sterben Leute einfach. Das ist nicht so wie heute, wo man glaubt, der Tod ist irgendwas Absurdes.

KD (15:35)

Oder wo man sich über Schlachtskandale wundert, wo an bestimmten Standorten 30.000 Schweine am Tag geschlachtet werden und alle Leute jetzt in Deutschland auch schreien, wie kann das sein? Also, was Sie da sagen, zeigt ja sehr deutlich, dass es nie Mobilitätswandel ist, über das wir sprechen. Das ist ein Wort, das wir benutzen, um zu bebildern, worum es geht. Aber wir machen so viel mehr. Und wenn Sie sagen, das fängt im Stammhirn ja an, dann ist es ja eigentlich die schwerste Aufgabe, die man sich aussuchen kann, oder?

HK (16:07)

Gar keine Frage. Sie ist an sich nicht so schwer, weil man weiß, wie das funktioniert. Wir haben in der Zwischenzeit genügend empiri-

sche Befunde aufgrund dieser Theorie. Das heißt, wenn man eine gute Theorie hat, ist das die beste Praxis, die man dann im Endeffekt hat. Das heißt, ich kann gezielt operieren, nicht den Menschen selber, ist ja klar, man muss ihn ja respektieren, mit all seine Wünsche und seiner Verfasstheit und seinen Möglichkeiten, die er enorm eingeschränkt hat durch das Auto. Das ist ja furchtbar. Wenn man genauer schaut, wie die Menschen heute leben und wie sie an das Auto gebunden sind, und wenn man sich vorstellt, die müssen sechs Wochen im Jahr arbeiten, nur damit es dem Auto gut geht. Deshalb heißt ja auch mein Buch Autovirus, weil das Auto hat selber keine Energie und lebt von der Energie des Menschen. Und manipuliert die Gesellschaft so, dass die Gesellschaft das macht, was das Auto will. Also eigentlich nichts anderes, was auch die Viren machen. Wir hatten ja gerade diese Corona-Geschichte hinter uns. Das ist ja das Problem. Und wenn man weiß, dass die Bindung an das Auto eine physische Bindung ist, dann weiß man auch, dass man die nur physisch lösen kann. Es hat keinen Sinn sozusagen durch Beschwörungen oder Psychologie und dergleichen - die ist schon wichtig auch, damit man das Verständnis weckt. Aber die Wirkung erzielt man erst dann, wenn man den Widerstand, also den physischen Widerstand zwischen Menschen und Auto vergrößert. Und das zeigen nun alle Befunde. Das heißt, wir können diese Geschichte gezielt beeinflussen. Und das machen wir auch in der Praxis, wenn wir die Partner finden. Das heißt, wir brauchen die Partner in der Verwaltung. Das sind ja zunehmend oder oft auch meine eigenen Absolventen und meine eigenen Studenten. Und wir brauchen die Partner in der Politik, nämlich Men-

schen mit Einsicht und Verantwortung. Und ich würde sagen auch Verantwortung für die anderen, nicht nur für sich selber.

KD (17:53)

Aber natürlich sind ja alle von diesem Stammhirn-Virus, wenn wir ihn jetzt vielleicht mal so bezeichnen wollen, betroffen. Will heißen, wenn ich losgehe und versuche darzustellen ... Leute sagen zu mir: Katja, du kannst mir nicht das Auto wegnehmen, dann beschneidest du meine Freiheit. Dann versuche ich, die Perspektive zu wechseln und zu sagen, was ich seit über 45 Jahren erlebe, dass meine Freiheit nämlich nichts wert ist. Also ich versuche immer genau, was sie auch sagen mit den Kindern. Das funktioniert manchmal sogar noch besser, als wenn ich es mit mir selber mache. Wo sehen Sie denn da Anpackpunkte? Wo setzt man an, um ... Ist es Irritation? Oder ich weiß ja auch, dass Sie in Wien erschwert gemacht haben, grüne Welle und sowas, da sind Sie kein Fan von, sondern man soll ja merken, dass es im Auto schwerer ist. Also welche Tipps haben Sie da für Leute, die jetzt guten Willen haben? Was kann man denn machen? Weil so viel Zeit haben wir ja auch alle nicht mehr für diesen Wandel.

HK (18:45)

Ja, das ist das Problem. Das ist das Problem, dass uns die Zeit davonläuft. Wenn ich an die Klimawandel denke, dann ist das kein Spaß mehr. Und wir haben, wie gesagt, in den 70er Jahren begonnen, diese Geschichte in Wien mehr oder weniger erfolgreich zu steuern. Es sind ja sehr viele meiner Absolventen dort in der Verwaltung tätig, sehr viele in Ingenieurbüros tätig. Das heißt, hier hat sich dann im Laufe der Zeit eine Struktur auch in der Verwaltung

und im Consulting aufgebaut, die Dinge versucht umzusetzen in diese Richtung, was allerdings aus anderen Universitäten nicht unbedingt in dieser Form gefördert wird. Und natürlich schon gar nichts von der Industrie, ist gar keine Frage. Das ergibt natürlich Schwierigkeiten in der Universität und so weiter, über die will ich mich ja gar nicht auslassen. Aber man sieht hier, dass man eine wunde Stelle getroffen hat. Wäre das nicht der Fall, würde sich ja niemand aufregen. Das heißt, diese Geschichte wirkt bereits. Und wir können auch feststellen, dort wo man diese Sachen in Wien gemacht hat, gibt es auf einmal mehr Kinder und Familien mit mehr Kindern, a. Und b: Es ziehen wieder junge Familien in diese Gebiete, wo wir den Anteil des Autos gewaltig reduziert haben oder teilweise reduziert haben. Das ist das eine. Das zweite ist, es steigen leider auch die Preise der Wohnungen und der Mieten, weil die Umweltqualität einfach besser geworden ist. Aber das Angebot der Stadt ist einfach großartig. Das ist ja der großer Vorteil einer Stadt. Das heißt, es läuft bereits in diese Richtung und Leute, die dort hinziehen, geben ihr Auto auf. Wir haben auch einen sehr guten öffentlichen Verkehr in Wien. Das heißt, selbst viele Studenten, die bei mir gehört haben und hören, stellen fest, ja, wenn ich nach Wien komme, ich komme mit dem Auto her, aber dann stelle ich fest, beim nächsten Mal lasse ich es lieber zu Hause oder ich gebe es auf. Und das führt zu einer Verringerung des Autobesitzes, auch in vielen deutschen Städten. Also wir haben in Hamburg, in Berlin und vielen anderen Städten natürlich auch eine rückläufige Motorisierungsentwicklung. Und natürlich versucht die Autoindustrie, dem Einhalt zu gebieten. Also sie versucht, auf das Land zu flüch-

ten und da findet sie noch Opfer. Ist aber strategisch durchaus verständlich. Ist ganz klar. Es ist nur bedauerlich, dass eigentlich das Land, das viel mehr Optionen hätte als die Stadt, weil wenn es darauf ankommt, überlebt man auf dem Land wesentlich sicherer als in der Stadt. Weil die Stadt hat ja einen ökologischen Fußabdruck, da ist es das Vielfache des Gebietes. Das heißt, wenn es darauf ankommt, wird es ziemlich knapp in der Stadt. Und das Land macht genau den schweren Fehler. Ich habe ja auch in Deutschland mit der Landjugend Kontakt. Die denken immer daran, wie kann ich Stadt am Land haben. Das geht nicht. Sondern ich muss selber am Land etwas machen.

KD: Sehr schön!

HK (21:33)

Ich muss am Land Lebensverhältnisse schaffen. Ich kann mir erinnern, als Kind war mir, ich glaube es war mir keine Sekunde langweilig, im Dorf. Wir waren unterwegs, wir hatten Kontakt mit der Natur, wir hatten Kontakt mit den Handwerkern, wir hatten Kontakt mit den Menschen. Wir konnten unsere Streiche und so weiter. Also es gab genügend Gelegenheit, es gab Kultur. Es wurde bei uns sehr viel gesungen. Das heißt, es gab kein Fernsehen, logischerweise. Also eine der übelsten Zeitdiebstahls-Maschinen gab es ja damals nicht. Und man hat eigentlich spielerisch sich im Sozialsystem eingefunden. Ich war nicht eine Sekunde lang im Kindergarten. Und ich stelle fest, wenn ich so bei der Kinder-Uni, die ich ja auch zum Teil betreue, Kinder frage, zum Beispiel Stadtkinder frage, da sitzen 300 Kinder im Hörsaal und die Frage, wer ist schon auf den Baum gestiegen. Kein Mucks. Wenn ich am Land, in der

Kinder-Uni, die gibt es auch zum Teil am Land bei uns, frage, da waren Buben und Mädchen alle schon auf den Bäumen. Also das Erlebnisprofil ist ein völlig anderes. Und damit die Schönheit. Man muss sich vorstellen, was sie auf einem ... nehmen wir einen Parkplatz her, der ist asphaltiert, tote Fläche, die tut nichts für uns, kostet uns nur etwas, schaut hässlich aus. Wenn ich mir vorstelle, auf dieser Fläche könnten jetzt Tausende von Lebewesen, wunderbare Blumen, Kräuter und das Leben für viele Insekten, die interessant sind, die uns helfen, in vielen Bereichen. Also es könnte Leben entstehen in diesem Bereich. Und das versuche ich den Studenten beizubringen. Also es ist eine sehr einfache, triviale Geschichte elementarer Werte, weil das Auto auch das Wertesystem auf den Kopf stellt.

KD (23:26)

Aber ich bin ja hier jetzt gerade auf dem Land bei meinen Eltern im Emsland. Und wenn ich in Deutschland **Kino zeite** und sage, dass wir da was tun müssen, dann kommt immer: Katja, auf dem ländlichen Raum geht das aber nicht, weil wir natürlich auch bewusst politisch handelnd - 6000 Schienenkilometer sind es, glaube ich in Deutschland, die zurückgebaut worden sind. Dann werden hier auch in der Nachbarschaft meiner Eltern Mehrfamilienhäuser abgerissen. Die zweite Generation baut da wieder ein Einfamilienhaus hin und die Wege werden immer weiter. Und da ist es immer ganz schwierig. Und diese Menschen, die ich nenne sie auch hier in Deutschland gibt es so einen Begriff ‚Vorgärten des Grauens‘, die gar keine Vorgärten mehr sind, diese Granulat-Vorgärten, was auch immer das soll, ganz schlimm. Es ist ja wirklich so was, was so

Effizienz getrieben ist, habe ich manchmal so das Gefühl. Man zieht zwar aufs Land, wie Sie schon sagen, aber nimmt die Hektik der Stadt irgendwie mit. Wo sehen Sie denn da auch im Lebensbereich ... Müssen die Arbeitsplätze wieder näher an die Menschen oder wie geht man damit um?

HK (24:27)

Wir sind ja in der Corona-Geschichte wieder an die Menschen herangekommen.

KD: Ja, das stimmt!

HK: Distant Working ist ja das ideale Beispiel dafür, wo mit einem Sprung plötzlich Dinge möglich waren, die früher einfach undenkbar waren. Das heißt, hier müsste man hängen bleiben an dieser Geschichte, sozusagen einen ersten Standhaken schlagen, das ist das eine. Und wir wissen aus Studien über Distant Working, also Heimarbeit über den Computer, wissen wir aus der Schweiz schon seit Jahrzehnten, es gab damals die MANTO-Studie, dann entstehen zu Hause soziale Netzwerke. Und wenn soziale Netzwerke entstehen, ... also wo Menschen sind, gibt es immer Arbeit. Gar keine Frage. Es schaut dann anders aus. Es ist ja nicht die geldgetriebene Arbeit, sondern eher eine Arbeit, die selbst erfüllend ist, bis zu einem gewissen Ausmaß. Da wird natürlich jemand sagen, ohne Geld geht nichts, das ist schon richtig, aber es kommt darauf an, wie viel. Und wofür man das verwendet. Und wenn das Auto, genauso wie natürlich auch unsere elektronischen Medien, uns permanent Geld absaugen, irgendwo, dann ist man geldgetrieben. Das heißt, es ist ja völlig absurd, dass ich für etwas, das ich ersetzen könnte durch etwas mehr Intelligenz, permanent Geld beschaffen

muss, nur weil ich geistig zu faul bin, mir etwas einfallen zu lassen. Das heißt, man kann das Land natürlich nicht wieder zurückführen, sondern weiterentwickeln mit den heutigen Technologien und sich nicht an der Stadt orientieren, sondern an den Ressourcen, die dort vorhanden sind. Das sind Sozialressourcen, wenn man sie weckt, das sind ... man kann die Leute ... also wenn Sie das Auto aus dem Dorf herausbringen, entstehen sofort wieder Sozialkontakte. Oder wenn sie das Auto aus dem Dorf herausbringen, ich bin ja nicht dagegen, dass man das Auto ... ich bin ja kein Autogegner. Es wäre eine unglaubliche Aufwertung des Autos in meinem Wertesystem. Das Auto ist für mich ein Transportgerät und das ist vielleicht das Schlimmste bei dieser ganzen Geschichte, was mich betrifft, dass ich eben das Auto nicht als Gegner sehe, sondern es ist ein Gegenstand, den ich erwähne für etwas.

KD (26:33)

Ja. Geht mir genau so. Geht mir genauso. Man wird ja irgendwie immer in diese ... Das ist ja das, was Sie sagen. Wenn wir ins Auto gehen und wenn wir das verändern wollen, dann treffen wir den Menschen, der es ab und zu mal fährt. Also die Leute haben sich schon so mit ihrem Auto verquickt, dass sie gar nicht mehr in der Lage sind, einen Schritt zurückzutun und zu sagen, brauche ich diesen Blechhaufen. Das ist überhaupt nicht der Bezug, den ... Ich hab das ... Ich muss ja, weil ich manchmal meine Katze mitbringe zu meinen Eltern, dann muss ich Auto fahren und ich prokrastiniere immer das Losfahren, weil es mir einfach auch keinen Spaß macht, weil ich aber auch anders nicht herkomme. Und das ist so was, wo ich immer wieder merke, Leute, ich mein doch nicht euch. Ich will

nicht, dass ihr euch ändert. Ich will nur, dass ihr über eure Mobilität anders nachdenkt.

HK: Na, ja!

KD: Wie sehen Sie das, wenn wir jetzt doch wieder auf die Stadt schauen? In manchen deutschen Städten entstehen ja jetzt diese Protected Bike Lanes, die mich sehr ambivalent machen. Weil ich zum einen weiß, dass Menschen wirklich Angst haben, Rad zu fahren. Ich finde, das muss man ernst nehmen, dass nicht jeder sofort sich aufs Rad schwingt. Auch ich fahre in Hamburg oder Berlin trotzdem Fahrrad, aber nicht mit dem Hochgenuss, den es eigentlich haben sollte. Es gibt aber auch Leute, die sagen, wenn wir jetzt anfangen, für alle eigene Spuren zu bauen, dann gehen wir doch wieder nur dem Auto aus dem Weg. Wir machen das Auto nicht langsamer, wir sind nicht nervig und zeigen, wir haben auch eine Berechtigung. Wenn einer im Auto hinter mir ist, der darf nicht mehr als ich auf dem Rad. Welche Haltung haben Sie dazu?

HK (27:17)

Naja, das ist ja relativ einfach, diese Geschichte. Die ergibt sich aus den physikalischen Parametern. Das heißt, der Radfahrer kann durchaus bis 30 kmh ungefähr mithalten, das ist überhaupt kein Problem. Oder man macht eine Bewegungszone mit 20 kmh. Wir können ja im Verkehrswesen durch Geschwindigkeit ohnehin keine Zeit sparen, sondern die Mobilitätszeit. Und da habe ich Schwierigkeiten mit vielen meiner Kollegen, die noch immer glauben, sie selber sind das Verkehrssystem, weil sie, wenn sie schnell fahren, weniger Zeit brauchen, als wenn sie zu Fuß gehen oder langsam sind. Im System gibt es keine Zeiteinsparung. Das heißt, wenn sie

Geschwindigkeit in das System bringen oder erhöhen, dann zerstört das die Systemstruktur. Das heißt, ein typischer Supermarkt auf der grünen Wiese ist nur in einem System hoher Geschwindigkeiten lebensfähig. Wenn ich die Geschwindigkeiten aus dem System herausnehme, müssen die Geschäfte wieder dorthin gehen, wo die Menschen sind. Ich erlebe das ja seit 50 Jahren. Ich kann das ja sozusagen empirisch seit 50 Jahren bestätigen. Oft gegen erbitterte Widerstände der Kaufleute, die nach wenigen Jahren festgestellt haben, hoppla, das war ja gar nicht so blöd, was der uns da vorgeschlagen hat. Wir machen ja mehr Umsätze in den Geschäften, die in der Fußgängerzone waren, als in denen, die hier draußen sind.

KD (29:10)

Und Radfahrende bringen auch mehr Umsatz. Das ist ja auch so eine Mär, die in Deutschland erzählt wird, dass nur der Autofahrende total viel Geld in die Läden bringt und deswegen braucht man auch Parkplätze vor dem Laden. Das stimmt einfach nicht.

HK (29:22)

Das kann er ja nicht. Das Auto nimmt ihm ja schon mehr Geld weg als jemandem, der kein Auto hat. Das ist ja keine Frage. Also wenn ich sozusagen wissenschaftlich sauber arbeite, muss ich ja soziale Strukturen mit den sozialen Leitzinsstrukturen vergleichen. Das heißt, jemand, der kein Auto hat und genauso viel verdient wie jemand, der ein Auto hat, hat mehr verfügbares Geld zum Einkaufen oder was er auch macht. Also es ist alles eigentlich völlig trivial und einfach, aber es dringt nicht durch, weil das Auto unten alles in das Auto dreht. Das heißt, es darf nichts anderes passieren, als das,

was das Auto haben will und wer sich dem Auto unterwirft, unterwirft sich genauso wie ein Mensch, der von einem Virus befallen wird und kein Immunsystem hat. Und das Immunsystem, das wir haben, ist der Neokortex, der Verstand. Und der lässt aus, bei denen, die im Namen des Autos sprechen. Das ist eine der großen Schwierigkeiten und da ist man meistens sehr beleidigt, wenn man das sagt, weil sich eben der Autofahrer vom Menschen grundlegend unterscheidet. Also Menschen zerstören ja nicht die Lebensräume ihrer Kinder. Nicht einmal Insekten machen das. Die verteidigen das sogar. Es gibt auch keine Lebewesen, die sich im natürlichen Umfeld so schnell bewegen, dass sie sich selbst und andere töten. Die Autofahrer machen das. Wir bringen 1,3 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen um. Über 4 Millionen durch Abgase und Lärmbelastungen. Mehr als 20 Millionen Menschen werden schwer verletzt, mit allen Folgen für die Familien und dergleichen. Also was sollte man ... die rationalen Werte sind sehr einfach, aber helfen kann man den Menschen nur dadurch, dass man die Strukturen ändert. Es ist relativ einfach bei den Dörfern die Autos am Dorfrand abzustellen. Und dann geht das Geld langsam durch das Dorf. Und wo das Geld langsam durch das Dorf geht, riecht die Wirtschaft, dass da Geld vorbeigeht. Und wenn sie riecht, dass da Geld vorbeigeht, dann macht sie eine Bäckerei auf, dann macht sie ein Geschäft auf und dann landet das Geld nicht im internationalen Kapitalmarkt, bei den Supermärkten irgendwo draußen, wo man dann Industriefutter bekommt, das einem mit Bio-Siegeln und dergleichen, die alle mehr oder weniger aus den gleichen Quellen gespeist werden, nur unterschiedliche Aufkleber haben, getäuscht

wird über das Produkt. Man hat dann sozusagen Zugang wieder zu den Quellen unseres Lebens.

KD (31:53)

Heißt das denn auch, das ist ja auch Thema von Ihnen, dass wir eigentlich Menschenrechte haben? Und dann haben wir eine Straßenverkehrsordnung.

HK: Keine Frage! Na klar!

KD: Und das ist ja auch etwas, wo ich immer wieder, also Sie haben es gerade schon gesagt, die Verkehrstoten, das ist einfach eine Zahl. Da sind wir stolz, wenn es mal fünf weniger werden, aber an jedem Verkehrstoten an sich schon 113 Menschen, vom Ersthelfenden bis zu KollegInnen, die vielleicht geschockt wird oder wie auch immer. Da haben wir noch gar nicht, ich will gar nicht wissen, was schwerverletzt immer bedeutet. Also was für Schicksale auch dabei hinter hängen und wie groß die Zahl wahrscheinlich echt wäre, wenn wir diese dunklen Stellen mal ausleuchten. Heisst aber, wir akzeptieren, außerhalb von allen Menschenrechten, der Mensch, der im Auto sitzt, hat ein anderes Recht oder mehr Recht.

HK (32:00)

Na klar, das allgemeine Bürgergesetzbuch wird ausgeschaltet. Also Sie können den Anderen Platz wegnehmen, das können Sie, das ist aber wie das Gehzeug seiner Zeit erfunden, in den 70er Jahren. Das heißt, es ist genauso groß wie ein Fahrzeug und nach der Straßenverkehrsordnung in Österreich ist eine Straße ein öffentlicher Raum, der von allen unter gleichen Bedingungen benutzt werden darf. Also kann ich als Fußgänger sagen, okay, ich mache mir ein Gehzeug und beanspruche den gleichen Raum wie

ein Autofahrer. Das hat in der Zwischenzeit weltweite, würde ich sagen, Nachahmung gefunden und wird immer häufiger eingesetzt, weil es den ganzen Irrsinn zeigt. Es wird wahrscheinlich keinem Politiker einfallen, dass er ein Beschleunigungsgesetz macht oder Geld in Millionengröße ausgibt, damit die Leute mit ihren Gehzeugen irgendwo Platz finden, wo sie das Gehzeug abstellen können und dergleichen. Da werden Parkhäuser gebaut, da werden tiefe Löcher gegraben, damit man diese Falle für die Menschen um das Haus hineinbringt, wo die Menschen dann gefangen sind im Auto, anstatt dass man unten Lagerräume für Geschäfte einrichtet und dergleichen. Es gehen die ganzen lokalen Geschäfte dadurch zugrunde, dass die Leute mit ihrem Auto aus der Stadt hinaus fahren, in die Super Fachmärkte einzukaufen.

KD (34:01)

Also ich habe vor zwei Tagen das Glück gehabt, dass ich mit dem luxemburgischen Verkehrsminister reden durfte. Der hat den Nahverkehr kostenlos gemacht, aber auch billigend in Kauf genommen: das ist nur, er sagte immer, die Kirsche auf der Torte und die Torte müsste er noch backen. Er sagt ganz bewusst, das ist nicht das, was jetzt ist, sondern ich werde es ausbauen. Er will pro Kopf und Jahr 600 Euro in den Bahnverkehr stecken. In Deutschland sind wir bei unter 50 Euro pro Kopf. Wo sehen Sie denn die größten Chancen, weil natürlich lässt sich auch eine Straßenbahn nicht einfach von jetzt auf morgen bauen. Wo sehen Sie wirklich Chancen, Dinge anzubieten, die es möglich machen, dass Menschen auch mal aus dem Auto aussteigen und andere Mobilität wahrnehmen?

HK (34:47)

Naja, ich habe in Luxemburg die Straßenbahn geplant, die vor x Jahr eröffnet worden ist mit einem Mitarbeiter. Er hat dann die ganze Planung verfolgt. Der stammt auch aus Luxemburg. Also zunächst einmal in der Ausbildung. Ich fange mal mit der Ausbildung an, weil das auch die Frage: Wie kann ich den Studenten, die so wie Sie aus der Autowelt kommen, vermitteln, dass diese Welt, die wir gebaut haben, falsch ist? Ich habe vor über 40 Jahren von allen meinen Studentinnen und Studenten eine einstündige Zwangsübung verlangt, für die sie keinen Punkt und nichts bekommen. Sie müssen eine Stunde lang Erfahrung mit dem Rollstuhl oder mit dem Kinderwagen fahren, ein Protokoll anfertigen oder heute machen sie es mit Fotos und Videos. Eine Stunde lang sich im öffentlichen Raum bewegen. Und da haben sie natürlich am eigenen Körper plötzlich gemerkt, was alles falsch ist. Es gibt die Bordsteine, es gibt die Schwierigkeiten bei den Straßenbahnen, in die Straßenbahn hineinzukommen und wieder herauszukommen. Man darf ja nicht aufstehen, wenn man als Rollstuhlfahrerin oder Rollstuhlfahrer unterwegs ist. Und das schmerzt die Studentinnen und Studenten. Das haben sie mir auch ganz klar gesagt. Wenn ich so Übungen mache, muss ich sie zunächst einmal immer selber machen. Weil ich kann ja nicht eine schwere Diplomarbeit oder Dissertation vergeben, die ins Ungewisse führt. Ich muss ja sozusagen verantwortliche Grenzen selber kennen, was hier zu machen ist und dass man hier durchkommt. Und das hat sehr stark gewirkt. Das heißt, man beginnt die Welt dann anders zu sehen und dann auch anders zu gestalten. Das hat in Wien und in vielen anderen

Gebieten dazu geführt, dass wir die Gehsteige durchziehen, dass die Straßenbahnen das Niveau haben, das der Bordstein hat, dass man mit dem Rollstuhl und mit dem Kinderwagen leicht hineinkommen kann und dass wir diese Niederflerstraßenbahnen haben. Ganz anders als in Deutschland. In Deutschland wird das alles eingeraht und die Straßenbahnplattform ist immer noch höher als das normale Umfeld einer normalen städtischen Straße. Also das ist sicherlich einer der Ansatzpunkte. Das zweite ist, dass man den Autoverkehr in die Kostenpflicht nehmen muss. Also wenn Sie etwa rechnen, wie viel städtische Fläche auf dem Bereich, auf dem das Auto steht, das braucht immer zwei Stellplätze, und wenn Sie diese städtische Fläche in der Marktwirtschaft bewerten, dann kommen Sie auf Bewertungen, auf Größenordnungen, je nach Lage in der Stadt, von mehreren hundert Euro pro Monat. Und genau diesen Betrag muss man dem Auto sozusagen auch beim Auto einheben. Dann hat man das Auto in die Marktwirtschaft teilweise eingebracht. Da sind noch nicht die Kosten drin für die Umwelt, noch nicht die Verkehrssicherheits-Kosten, sondern das sind nur einmal die Flächenbenutzungsabgaben. Dann schaut die Welt ganz anders aus, wenn ich im Jahr meinetwegen 5.000 oder 6.000 Euro allein für das Abstellen des Fahrzeuges bezahlen muss. Oder überall wo ich hinkomme, wir haben das in Wien gemacht, wir haben das in den 70er Jahren vorgeschlagen, es hat dann allerdings bis 1994 gedauert, bis einer meiner ehemaligen Diplomanten in eine Position kam, wo er das eingeführt hat, wo wir in Wien begonnen haben, im ersten Bezirk allgemeine Parkgebühren einzuführen, die sich dann sehr schnell auf die anderen Bezirke ausgeweitet haben. Ist ja

logisch, weil wenn Sie in einem Bezirk diese allgemeinen Parkgebühren einführen, das heißt jeder, der nicht im Bezirk wohnt, ist Kurzparker. Das hat dazu geführt, dass natürlich sofort der Druck auf die Nachbarbezirke entstanden ist und so weiter und heute sind fast alle Bezirke, ich glaube zwei oder drei gibt es noch, die aber jenseits der Donau liegen, aber wahrscheinlich auch nicht der Entwicklung entkommen werden. Und das führt natürlich zu einem Umdenken, weil man den Menschen bewusst macht, pass auf, was du da machst, ist asozial.

KD (38:33)

Es ist auch asozial, wenn ich jetzt einfach mal so frech sein darf und das weiter nehme, das Wort, was wir hier in Deutschland machen mit der sogenannten Schlüsselindustrie, der Autoindustrie.

HK (38:42)

Ja, natürlich. Gar keine Frage. Also ich bedauere ja sehr, dass man eine Industrie versucht, sozusagen wie ein todkrankes Pferd noch einmal aufzupolieren. Das Gleiche gilt ja auch für den Flugverkehr. Das heißt, man hat eine Mähre, die eigentlich schon sozusagen in den Stall gehört und ein schönes Altersleben führen sollte. Die versucht man noch einmal ins Rennen zu führen. Das wird nicht aufgehen, glaube ich. Und zwar deshalb, weil einfach der Schalter nicht mehr von den Menschen betätigt wird, sondern der Schalter wird durch das Treiben, das wir immer noch unbehindert machen können, vom Klima her und von unserer Erde her abgedreht werden. Also da, glaube ich, wird es nicht sehr lustig werden. Der heutige Sommer kündigt sich ja bereits an.

KD (39:28)

Unsere Zeit ist fast vorbei, aber eine Sache möchte ich Sie auf jeden Fall noch fragen, weil das haben mich die Menschen bei Twitter sehr viel gefragt. Ich muss immer mit Ihnen mitschmunzeln. Also irgendwie, glaube ich, haben Sie an dieser Veränderung auch hohe Freude, aber es war ja wahrscheinlich auch nicht immer lustig. Wie bleiben Sie resilient? Woher nehmen Sie Ihre Kraft? Und was können Sie Menschen mitgeben, die auch am Wandel gerade mitarbeiten, aber manchmal echt hilflos sind, weil es so kurz, also es geht einfach nicht voran.

HK (39:56)

Also zu glauben, dass das immer lustig war, ist eine Illusion. Das war sehr hart, sehr häufig, aber ich habe keine andere Wahl. Ich habe natürlich eine ausgezeichnete Position relativ schnell gehabt. Ich bin 1975 Professor geworden, genau zu dem Zeitpunkt, als ich draufgekommen bin, dass alles, so ziemlich alles falsch ist, was ich gelehrt und gelernt habe damals. Ein Glück für mich, weil ein Jahr später hätte man mir die Türen zugeschlagen. Aber da war ich schon drin. Und nachdem es mir nicht darauf ankommt, man kann ja nur mit einem Löffel essen. Wichtige Geschichte meines Vaters, der das immer rechtzeitig gesagt hat. Und als Professor, könnte man ja mit mehreren Löffeln essen. Das ist das eine. Das zweite ist, man hat eine Verpflichtung der Gesellschaft gegenüber. Ich werde ja als Professor, werde ich ja von der Gesellschaft bezahlt. Also muss ich versuchen, der Gesellschaft etwas zurückzugeben, dass die Gesellschaft dann im Endeffekt für sich und ihre Kinder möglichst nachhaltig, so lange als möglich, wirksam nutzen kann. Und da muss man sich eben auch in der Praxis, also nicht nur in der

Theorie aus dem Elfenbeinturm, elegant sozusagen zurückziehen, sondern man muss auch sozusagen in die Schlacht gehen hinaus. Und es geht ja nicht um meine persönliche Geschichte, sondern meine Kraft, das war Ihre Frage, woher die kommt. Naja, die kommt aus diesen sehr vielen Kämpfen mit Bürgern, mit Geschäftsleuten und so weiter. Und wenn es uns gelungen ist, das meine ich immer uns, nämlich die Politik, die Verwaltung und mich als Experten, wenn es uns gelungen ist, diese Maßnahmen umzusetzen - ich erzähl Ihnen noch gleich eine Geschichte - , und ich gehe dort durch diese Stadt oder dieses Dorf oder wo es auch sei, wo man mich früher nicht gerne gesehen hat, durch und die Leute lachen mich an und grüßen freundlich. Also ich erzähl Ihnen eine Geschichte in einer Gemeinde in Südtirol, wo ich die schnellste Fußgängerzone meines Lebens gemacht habe. Die ist innerhalb eines, würde ich sagen ... zwischen meinen Vorschlägen und der ersten Phase der Realisierung, ist nicht einmal ein halbes Jahr vergangen. Eine ganz tolle Geschichte, die der Verwaltung und der Politik da zuzuschreiben ist. Und da war es in der Vorbereitung dieser Fußgängerzone so, ich bin immer in einem Gasthof untergebracht worden, heute ist es ein Hotel, wo ich an der Körpersprache des Wirtes gemerkt habe, es war unangenehm, dass die Gemeinde mich dort immer unterbringt, bis diese Geschichte gelaufen ist. Und nachdem ich diese Gemeinde bis heute sozusagen als Hausarzt weiterhin betreue, wenn sie irgendwelche Leiden hat, kam ich natürlich einige Jahre später wieder. Es war wieder eine Parkraumgeschichte, die hier zu knacken war, dort. Und es war relativ spät, ich bin so erst gegen 11 Uhr hingekommen und fragte den Wirt, ob

er mir noch eine saure Suppe machen kann. Das ist eine, nicht von allen Leuten sehr geliebte, aber wunderbar gemachte Kuttelsuppe. Ich weiß nicht, ob Sie wissen, was das ist. Die machen die fantastisch, und nur in der Winterzeit übrigens. Und, hat er gefragt, ja ja, Herr Doktor - ich war damals schon ... aber ich war der Doktor für ihn, Herr Doktor - ich will gern ... was hätten Sie denn noch gerne dazu, ein Bier? Na, bekam ich ein Bier, und die Vinschger, das sind diese Gebäcksachen, die ja im Vinschgau dort eine originelle, fantastische Geschichte sind. Und dann hatte ich meine saure Suppe um Viertel zwölf oder so etwas. Und nachdem ich die gegessen hatte, setzte sich der Wirt zu mir, sehr freundlich, und fragte mich, wie mir die Suppe geschmeckt habe. Und dann hab ich gesagt, super, wie immer. Hat er gesagt: Und wenn Sie um vier in der Früh kommen, stehe ich auf und mache ihnen eine Suppe. Das können Sie nicht bezahlen. Das können Sie nicht bezahlen. Das ist eine Quelle der Kraft, die zeigt, man hat etwas Gutes gemacht. Das ist das eine. Das zweite ist, ich erlebe sehr häufig, dass ich viele Städte oder Ortschaften in einem sehr kranken Zustand bekomme. Das heißt, da sind verfallene Gebäude, da sind keine Geschäfte drin, sind eher verzweifelte letzte Geschäftsleute noch drin und ein mieser Zustand einfach. Und wenn man diese Sachen dann umsetzt, kann man am Patienten sehen, wie er zu leben beginnt. Auf einmal sind junge Leute drinnen, weil keine Autos mehr drinnen sind. Auf einmal sind Boutiquen drinnen, wo früher der kalte Morder aus dem Keller herausgezogen ist und so weiter. Das heißt, man kann an einer Stadt - und die Stadt ist für mich ein lebender Organismus, wie bei einem Arzt - beobachten, wie er gedeiht, wenn man

die richtige Therapie hat. Und die meisten Städte leiden eben am Virus Auto. Und wenn man dieses Virus, wir werden die Viren nie wieder los, wir leben mit den Viren, aber man muss sie richtig behandeln. Das heißt, man muss eine virenarme Umgebung machen. Das heißt ja nicht, wenn ich heute autofreie Städte und Dörfer verlange, dass die autolos sind, weil das Auto kann ja immer noch von denen, die es als Bewegungsprothese benutzen, also Behinderte und dergleichen, für Notdienste selbstverständlich, für Dienste im öffentlichen Auftrag und für das Handwerk und die Geschäfte verwendet werden zum Liefern. Der Müll allerdings darf nicht mehr vor dem Haus abgelagert werden. Sondern der Müll, und da wird sich die Wirtschaft umstellen müssen, darf höchstens bis zum Geschäft und nicht mehr weiter in die Gegend verteilt werden. Wir zahlen ja heute dank des Autos Unmengen an Müllabgaben und anderen Leistungen, auch durch die Zersiedlung und so weiter. Wir müssen aus diesem energievergeudenden System auf jeden Fall heraus. Und das Auto ist einer der wesentlichen Dinge, die uns wieder in eine Situation zurückbringen können, wo wir mit mehr Wahrscheinlichkeit die Klimaproblematik und viele andere, das ist ja nur ein Symptom einer bestimmten Problematik, wieder besser bewältigen können. Da geht kein Weg daran vorbei. Und ein Weg ist ein von Menschen beschrittener Pfad, aber nicht eine Fahrbahn.

KD (46:30)

Ich danke Ihnen sehr, sehr, sehr für Ihre Zeit und dass Sie mir die Akkus der Motivation auch mal wieder aufgefüllt haben. Denn es macht immer wieder Freude zu merken, das hat nichts mit Alter zu

tun. Es hat nichts mit Bildungshintergründen zu tun. Die Leute, die die Veränderung wollen, die ticken ziemlich ähnlich. Ich könnte mit Ihnen jetzt auch drei Stunden quatschen. Ich glaube, wir würden uns hoffentlich beide nicht langweilen. Aber ich möchte Sie in Ihren Sonntag entlassen und bleiben Sie gesund. Und vielleicht sehen wir uns ja mal in echt.

HK: Und Sie auch, das würde mich auch freuen. Einen schönen Nachmittag noch.

KD: Danke, tschüss.

HK: Danke!