

Die Zukunft von der Vergangenheit befreien? Die Vergangenheit von der Zukunft befreien."

Sehr geehrte Damen und Herren

Ihrem Aufruf mit den Fragen: Die Zukunft von der Vergangenheit Befreien? Die Vergangenheit von der Zukunft befreien? Möchte ich als Denker folgen.

Die Zukunft von der Vergangenheit befreien? Die Vergangenheit von der Zukunft befreien? Beide Fragen stehen irgendwie im Zusammenhang, wollen wir uns von der Vergangenheit befreien oder wollen wir uns von der Zukunft befreien?

Nur durch Umdenken und anderes Handeln können wir die Zukunft von der Vergangenheit befreien. Die Vergangenheit von der Zukunft befreien, können wir nicht. Wir müssen uns der Zukunft mit all seinen Herausforderungen stellen.

In den letzten 3 Jahren meiner Arbeit der Verwirklichung des gesamten Verkehrs, sei es Straße oder Schiene sicherer zu machen bin ich meist nur auf taube Ohren oder Egoisten gestoßen.

Angefangen hat alles im Februar 1995 mit einer Vision. Rasende Autofahrer werden nach einer bestimmten Zeit auf die vorgegebene Geschwindigkeit gebremst. Aus dem rasenden Autofahrer der nach einer bestimmten Zeit auf die vorgegebene Geschwindigkeit gebremst wird, wurde ein Satelliten-Navigationssystem, das sich unter Berücksichtigung eines Fail-Save-Prinzip den Verkehrsverhältnissen wie Nebel, Schnee oder Smog dem Verkehr automatisch anpasst.

Eine technische Erklärung soll hier von Anfang an über dieses System E-G-K-S einen genauen Sachverhalt geben wie sich dieses System im einzelnen verhält oder reagiert.

Das Kraftfahrzeug erhält über Satellit GPS Informationen über Staus, Nebel, Glatteis oder Smog und sich ständig wechselnde Geschwindigkeiten, abhängig von der Verkehrslage und Witterung. Durch GPS empfängt Kraftfahrzeug immer die streckenbezogene Geschwindigkeit. Diese Geschwindigkeit ist die erlaubte Höchstgeschwindigkeit die überschritten werden kann.

Für diese Überschreitung ist eine Toleranz bei Geschwindigkeit und eine Zeitvorgabe berücksichtigt. Wird die Toleranz ignoriert bekommt der Kraftfahrzeugfahrer einen Warnton.

In Verbindung mit diesem Warnton, zählt im Innenraum des Kraftfahrzeuges eine Leuchtdioden-Anzeige rückwärts. Die zu verbleibende Zeit bis durch das System E-G-K-S automatisch eine Geschwindigkeitsrücknahme, durch Drosselung der Kraftstoffzufuhr auf die vorgegebene Geschwindigkeit vorgenommen wird, im selben Moment der automatischen Geschwindigkeitsrücknahme wird nachfolgenden Verkehr durch aufleuchten der Bremsleuchten die automatische Geschwindigkeitsrücknahme angezeigt,

Nach Erreichen der erlaubten Geschwindigkeit, schaltet sich die Elektronik vom System wieder aus und der Autofahrer kann wieder selbst Gas geben.

Um dieses genau zu erklären: Wenn 50 km/h erlaubt sind beträgt die Toleranz ca: 15sec. Diese Zeit ist so berechnet, dass der Kraftfahrzeugführer immer genügend Zeit hat um Gefahrensituationen zu meistern.

Beispiel: Eine plötzliche und notwendige Beschleunigung oder ein Plötzlich auftauchendes Hindernis.

Dieses System E-G-K-S ist im Kraftfahrzeug passiv vorhanden. Aktiv wird es erst wenn sich der Kraftfahrzeugführer nicht an die ihm zur Verfügung Gestellten Toleranzen " Fail-Save-Prinzip " halten will.

Wenn es etwas Vergleichbares gibt, würde ich es mit dem ABS vergleichen das sich auch erst einschaltet wenn die Räder des Kraftfahrzeuges beim Bremsvorgang blockieren sollte.

Mit diesem Fail - Save- Prinzip wird versucht, technische Systeme so auszulegen, dass etwaige Fehlbedienungen oder Störfälle beherrschbar bleiben und nicht zu gravierenden Sicherheitsrisiken führen. Die Störung veranlasst das System zur sicheren Seite hin zu reagieren.

Ganz allgemein soll Technik so gestaltet werden, dass " menschliche Versagen " nicht zu Katastrophen führen muss. Neuere Stichworte lauten " Fehlertolerante Technik "

" Fehlerfreundliche Technik", " Fehlervermeidende Technik" oder Katastrophensichere Technik.

Eine Besonderheit die nicht außer Acht gelassen werden darf ist die PIN Nummer. Diese PIN Nummer befreit in Ausnahmesituation Polizei, Krankenwagen,

Feuerwehr und höchste Politik. Man könnte hier auch noch andere Ausnahmeregelungen ansprechen z.B. Taxis.

Welche Schwierigkeiten mir bei diesem Vorhaben begegnet sind möchte ich gerne aufzählen, auch im Freundeskreis gab es Probleme " du bist ja verrückt oder als Größenwahnsinnig bezeichnet " war keine Seltenheit. Ich kann mir gut vorstellen das jede Errungenschaft oder Erfindung erstmals auf taube Ohren stößt und nur mit Ausdauer und Überzeugungskraft des Erfinders zum Erfolg wird.

Hier dürfte der Dieselmotor, von Rudolf Diesel 1858-1913 deutscher Ingenieur, ein sehr guter Vergleich sein, mit welchen Argumenten Herr Rudolf Diesel hier wohl zu kämpfen gehabt hat.

Ein Beispiel von vielen möchte ich hier deutlich machen, was für uns heute schon selbstverständlich ist, war früher unvorstellbar.

Für schwere Feldarbeit waren früher 2 Ochsen nötig und heute macht dies ein einziger Traktor in nur der halben Zeit. Die dabei nötigen Futtermengen für diese Tiere mussten auch noch zusätzlich angebaut werden, was einen noch höheren Arbeitsaufwand mit sich führte.

Durch die Technische Realisierung des Dieselmotors wurden die Arbeiten leichter es konnte schneller und günstiger produziert werden. Man konnte seine Agrarprodukte selbst ernten und verarbeiten, auch mussten keine langen Wegstrecken mehr zu Transmissionswellen in Kauf genommen werden.

Der Dieselmotor mit all seinen Errungenschaften ist heute gar nicht mehr wegzudenken.

Heute ist der 12.12.1997 und freue mich Ihnen meine Ergebnisse, und der dabei verfassten Argumente, der letzten 3 Jahre zu übermitteln, das meine Vision keinem Irrtum unterlag, wurde mit dem Schreiben vom 17.7.97 aus Großbritannien bewiesen, ab diesem Tag wusste ich, das die letzten 2 1/2 Jahre der Anstrengung nicht vergebens waren.

Auch gibt mir diese Meldung aus Großbritannien eine Bestätigung, das andere Länder bereits auch so Denken. Oder sind durch meine Aktivitäten Informationen nach Großbritannien gelangt?

Auch die Ministerien wurden zu Rate gezogen weil die eigentlich ein offenes Ohr für Innovationen haben müssten, stattdessen wurde ich wie ein Pingpongball von Ministerium zu Ministerium geschlagen, überall die selben Argumente oder dafür sind wir nicht zuständig.

Auch habe ich die Automobilindustrie über mein Vorhaben unterrichtet:
" Wenn weniger Unfälle passieren dann werden weniger Autos gekauft....
"

In meinem Blick in die Zukunft werde ich näher erläutern, das diese Aussage einem Trugschluss unterliegt.

Dieses E-G-K-S in Verbindung mit GPS und Abstand über Radar aus der Daimler-Benz Forschung lässt sich auch in andere Verkehrssysteme integrieren z.B..Eisenbahnen, Flugzeuge, Schiffe etc.

Diese Satelliten-Ortungs-Besetz Meldung (SOB) kann bei Gefahr eine Zwangsbremmung auslösen, so dass die Züge nicht mehr zusammenstoßen müssen.

Auch im Bereich der Eisenbahnen kommen automatische Sicherungs-Einrichtungen zum Einsatz. Nachdem 1971 der Lokführer eines Trans Europa Express (TEE) aus ungeklärten Gründen die Orientierung verlor und mit einer Geschwindigkeit von fast 140 km/h in eine enge Kurve einfuhr, die auf 80 km/h ausgelegt war, entgleiste der Zug, 28 Menschen kamen ums Leben. Aufgrund des Unglückes hat die Deutsche Bundesbahn überall dort wo die Geschwindigkeit um mehr als 20 Prozent verringert wird muss, sogenannte Induzier-Magneten installiert, die bei Nichtbeachtung eine Zwangsbremmung auslösen.

Die Frage die ich mir in diesem Zusammenhang stelle, warum ist es möglich, das Züge auf einem Gleis fahren und dann zusammenstoßen können? Sollten unsere Systeme überaltert sein und nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen? Nach meinen Untersuchungen ist eine andere Denkweise und Handeln sofort gefragt. Ich würde es begrüßen wenn sozusagen Fahrerunterstützende Systeme: Das heißt Fahrerunabhängig oder Fahrerassistenzsysteme die auch einmal in brenzligen Situationen den Bediener vor Gefahren hinweisen und im gegebenen Fall auch selbständig eingreifen können.

Fahrerunterstützende Systeme können den Kraftfahrzeugführer nicht ganz ersetzen sie können ihn aber auf Gefahren hinweisen und ihn bei Notfällen mit Hilfe der Technik unterstützen.

Wieder das Beispiel: Zwei Züge, die überwacht und über Satellit geortet auf Kollisionskurs sind. Diese Technik wurde bis heute noch nicht angewandt weil man immer noch glaubt, Herr über die Technik zu sein. Hierzu möchte ich eine Technik aus der Daimler Benz Forschung ansprechen. Ein verunglückter Autofahrer kann durch ein Satellitenortungssystem bei Gefahr Hilfe herbeirufen, was ist aber wenn

der Autofahrer diese Technik aus Gründen seiner Verletzung nicht mehr benutzen kann. Wäre hier nicht eine automatische Ortung angebracht. Hier streiten sich aber die Geister aus Gründen der persönlichen Freiheit und Intimsphäre. Durch die automatische Ortung wäre dieser Autofahrer vielleicht noch am Leben.

Jetzt möchte ich über GPS berichten.

Die Frage warum GPS entwickelt wurde dürfte gut zu beantworten sein, ist wir nicht ständig auf der Suche nach Mitteln die uns die Arbeit abnehmen, lästiges suchen und umblättern der Autoatlasse oder Stadtpläne. Jede Stadt ein anderer Stadtplan, wie viel Stadtpläne soll ich mir noch kaufen? Beim GPS brauche ich nur den gewünschten Zielort und Standort angeben und alles geht automatisch, die gesamte Wegstrecke wird unter Einbeziehung jeglicher Staus und Behinderungen berechnet.

Zeit kostet heute nun mal Geld, niemand möchte durch den anderen behindert werden, schon gar nicht durch Baustellen oder Verkehrsunfälle auch witterungsbedingte Behinderungen darf man hier nicht vergessen. Abstand über Radar oder Virtuell an der Stange

Die Daimler-Ingenieure wollen für den Fahrkomfort auf Autobahnen wieder einmal einen neuen Maßstab setzen: Sie haben ein elektronisches System entwickelt, das den Wagen stets mit der richtigen Geschwindigkeit und dem richtigen Abstand zum vorausfahrenden Auto über die Straßen führt. In Versuchswagen der S-Klasse konnten die Entwickler bereits nachweisen, das diese Technik keine Utopie mehr ist.

Die Bezeichnung des Entwicklungsprojekts: Abstandsregel-Tempomat(ART). Der Name signalisiert was sich hinter dem System verbirgt: Die konsequente Weiterentwicklung des Tempomaten, der sich seit langem als ein Komfort-Element bewährt, weil er die gewünschte Geschwindigkeit konstant hält. Wird der Verkehr aber dichter und verringert sich der Abstand zum Vorausfahrenden, muss der Fahrer eingreifen, die Wahl seiner Geschwindigkeit ändern oder den Tempomat ausschalten.

Das soll sich Zukunft ändern, dank eines Radarsensors, der das Verkehrsgeschehen vor dem Auto erfasst und in Verbindung mit einem Mikro-Computer stets über die Einhaltung des richtigen Abstands wacht. Mehr noch. Rückt der Wagen einem anderen Fahrzeug zu dicht aufnimmt die Elektronik automatisch Gas weg und aktiviert-falls notwendig-die Bremse.

Bis zu zwanzig Prozent der maximalen Bremsleistung sind über die Elektronik möglich. So kann zum Beispiel eine Geschwindigkeit von 140 km/h durch ART so verringert werden, dass der Wagen auf ein mit 80 km/h vorausfahrendes Auto nicht auffährt. Hat sich der Abstand wieder vergrößert, beschleunigt ART den Wagen bis auf die eingestellte Geschwindigkeit.

Für die automatische Bremsenregelung wurde ein elektronisch gesteuerter Bremskraft-Verstärker entwickelt, dessen Magnetventil auch auf sehr behutsame Bremsbefehle anspricht, dadurch wird die automatische Abstandregelung erst möglich: Dosierte Bremsen hält den Wagen im richtigen Abstand. Das System kann aber auch sehr schnell auf neue Verkehrssituationen reagieren. Der Fahrer kann wählen, wie nah ihn ART an den Vorausfahrenden heranführen soll. Ein zeitlicher Abstand zwischen 1,2 und 2,5 Sekunden ist möglich. Die Faustregel für den Sicherheitsabstand "halber Tacho" - entspricht einem Zeitabstand von etwa 1,8 Sekunden.

Zum Aktivieren von ART genügt ein Druck auf den Tempomat-Hebel an der Lenksäule. Der kleine Radarsender in der Kühlermaske erfasst vorausfahrende Autos bis auf eine Entfernung von einhundert fünfzig Metern und berechnet blitzschnell Abstand sowie Relativgeschwindigkeit zum Vordermann.

Zur Technik:

Treffen die kurzwelligen Radarsignale auf ein Hindernis, werden sie reflektiert und verändern dabei ihre Frequenz. Dieser Effekt dient dem Computer zur Berechnung der Relativgeschwindigkeit.

Den Abstand zum vorausfahrenden Auto ermittelt das System auf Grund der Laufzeit der reflektierten Signale.

Je nach Abstand und Relativgeschwindigkeit des Vordermanns sowie des eigenen Tempos erteilt der Prozessor Motor, Getriebe und Bremse die Befehle, die zur Einhaltung des richtigen Abstands notwendig sind.

Die automatische Temporegelung arbeitet im Geschwindigkeitsbereich zwischen 40 und 160 km/h. Ein akustisches Signal informiert den Autofahrer wenn er den Regelbereich und sich der Tempomat abschaltet. Die Abstandsmessung per Radarsensor bleibt weiterhin aktiv, so dass diese Information jederzeit auf einem Display abgelesen werden kann.

Da Radarsignale in sehr kurzen Intervallen ausgestrahlt und empfangen werden, erkennt das System auch eine plötzliche Tempoverringerung des Vorausfahrenden und bremst dann entsprechend stärker ab. Wird die Situation zu riskant, um das Bremsmanöver ausschließlich dem Computer zu

überlassen, ertönt ein Warnsignal. Es fordert den Fahrer auf, aufs Bremspedal zu treten oder das Hindernis zu umfahren.

Die Elektronik wird den Fahrer also nicht ersetzen-er behält die Verantwortung, Muss das Verkehrsgeschehen selbst beobachten und bei Gefahr reagieren. Dennoch: Die Tempo-und Abstandsregelung macht das Autofahren noch komfortabler. Dr. Bernd Adloff, Leiter der Baureihe E-Klasse, spricht von einer "virtuellen Stange", an der das Fahrzeug auf der Autobahn im Verkehrsstrom ruhig mit schwimmt.

Der erste Einsatz von ART in einem Serienmodell von Daimler-Benz dürfte im Herbst '98 erfolgen.

Wenn GPS , E-G-K-S und Abstand über Radar in Verbindung gebracht würde dann haben wir eine sehr zukunftsweisende Errungenschaft zu verzeichnen.

Genau diese Errungenschaft wäre auch die richtige Mischung als Beitrag zur Verkehrssicherheit. Straßenkarte, Einhaltung der Situationsbedingten Geschwindigkeit und Automatische Abstandhaltung.

Genau diese Kombination lässt sich aber so schwierig an den Mann bringen, weil jetzt gedacht wird ich kann nicht mehr so schnell fahren wie ich will. Ich komme nicht rechtzeitig an mein Ziel oder ich will mir nicht vorschreiben lassen wie schnell ich Fahren soll.

Diese Denkweise sollten wir noch einmal überdenken, schließlich kann sich der Verkehrsteilnehmer von morgen unter Berücksichtigung von modernsten Technologien im Satellitengesteuerten Verkehr bewegen, wenn dieser Verkehr morgen nicht kommt dann kommt er eben übermorgen.

Ich glaube meine Aufgabe liegt darin die Zeit etwas näher zu holen. Sollte uns die persönliche Sicherheit nicht am Herzen liegen mit Rücksicht auf unsere Mitmenschen. Ist es die Zeit, die wir durch ständig schneller fahren gewinnen und dann durch Staus und Unfälle wieder verlieren, wert.

Gewinnen wir nicht mehr Zeit durch Verkehrssicherheit?

Vom Umgang mit der Welt-Verantwortliches Handeln als Chance von " Franz Alt ".

Der Autokrieg

Sommerferien in den 90er Jahren in Deutschland: Überall Stau, Stress und lange Wartezeiten-so beginnt für Hunderttausende die Fahrt in den Urlaub. Allein heute früh lese ich: Auf vielen Autobahnen Schritt-Tempo; fünf Kilometer Stau an einem Grenzübergang nach Dänemark; zwischen Hamburg und Hannover 25 Kilometer Stau. Zwischen Mönchengladbach und Koblenz 25 Kilometer Stau. Auf der A 9 Berlin-München 40 Kilometer Stau. Vor dem Gotthard-Tunnel 24 Kilometer Stau. 79 Millionen Deutsche haben 38 Millionen PKW. Deutschland eine PS-Gesellschaft-mit allen Konsequenzen.

Die Bildzeitung am 8.Juli 1993, Überschrift : " Urlaub 92 Papa tot, Urlaub 93 Mama tot - beide verunglückten auf der A 4.Die Kinder weinen, haben niemanden mehr ".Ein Bild darüber zeigt die verzweifelten Kinder, die 13 jährige Angelika und die 14 jährige Annabelle am Grabe. Annabelle in Bild: " Wir wissen überhaupt nicht, wie es weitergehen soll. Wir haben keine Verwandten, kein Geld. Nicht mal die Miete können wir bezahlen ".

Eine Geschichte, die zum Nachdenken über das Autofahren und den Auto Wahn anregen kann.

ber :Auf derselben Seite der derselben Ausgabe von Bild eine Jubel-Reportage über die neue Geheimwaffe von Porsche. Überschrift des Bild-Reporters:

" Ich fuhr die Porsche-Rakete -irre ".

Ob dem Kollegen beim Schreiben klar war, wie blutig-real seine Beschreibung eigentlich ist? Ob er auch an die weinenden Kinder auf derselben Seite seines Blattes gedacht hat? Schluss der Bild-Reportage über den Porsche (" Rasende Legende, kultivierte Kraft, kräftige Figur"): Dass der elegante Bulle sehr durstig ist (15 Liter im Schnitt) ,dürfte den Käufer wenig interessieren.

Wer 204000 Mark rüberschiebt, hat auch das Geld für den Tankwart...

Der

Bild- Kollege Rüdiger Straub beschreibt sehr realistisch, was er tut. Als er das " ungestüme Kraftwerk " bei seiner Probefahrt auf 300 km/h Geschwindigkeit treibt-morgens um 4.00Uhr auf der leeren Autobahn:"

Eigentlich Wahnsinn. Wieso nur eigentlich " ?

Liebe Kollegen von Bild: "Was Ihr da am 8.Juli 1993 auf einer Seite vermutlich gedankenlos nebeneinandergestellt habt, ist beinahe alltäglicher Journalismus in allen Medien.

Wir wissen um den eigentlichen Wahnsinn des Autos und fahren es trotzdem; wir wissen, dass in Deutschland jedes Jahr 8000 Menschen von der " Rakete " Auto getötet werden, und nennen es Fortschritt; wir wissen das Auto der Umweltsünder Nummer eins ist-und nimmt dieses Zerstörungsinstrument als naturgegeben hin.

Seit 1945 wurden in Westdeutschland 568000 Menschen auf der Straße getötet, mehr als in Hannover wohnen; 18,7 Millionen wurden verletzt, mehr als im größten Bundesland, Nordrheinwestfalen, leben!

Warum ist dem Mythos Auto nicht mit rationalen Argumenten beizukommen? Verkehrsunfälle passieren halt. Doch das ist falsch. Wir verursachen sie. Jeder Autofahrer ist ein potentieller Mörder und ein potentieller Selbstmordkandidat. Das verdrängen wir. Der Sommer-Smog entsteht nicht. Wir Autofahrer produzieren ihn. Und die Politik handelt nach dem Motto: Leute sperrt eure Kinder ein, damit die Autos draußen weiterspielen können! Autos oder Kinder?

Montag.12.juli 1993.Das moderne Nachrichtenmagazin Focus bringt eine Geschichte über die Ozon-Gefahr. Ratschlag der Kollegen auf der

Titelseite über einem Bild von zwei Kindern am Strand:
"

Holt die Kinder aus der Sonne "!

Hätten die Focus Journalisten über die Ursachen nachgedacht, dann hätten sie schreiben müssen:

" Lasst die Autos stehen oder: FCKW weltweit verbieten "!

Aber diese Hinweise sind von einem sich modern nennenden Blatt wohl nicht zu erwarten. Die Sorge um das Auto und das Wohl der chemischen Industrie ist wichtiger als die Sorge um die Kinderlieber die Kinder einsperren, als das Auto stehen-lassen, heißt die moderne Botschaft!

Als Abhilfe empfiehlt Focus allen Ernstes:" Bessere Sonnenschutzmittel, Anti UV-Kleidung und ein neues Schönheitsideal
".

Focus schlägt vor, in Deutschland Kinder unbekleidet nur noch zehn Minuten am Tag (!) in der Sonne spielen zu lassen.

In Deutschland sterben auch in diesem Jahr etwa 8000 Menschen im Straßenverkehr, in Westeuropa 60000 und weltweit 300000.

Allein in Deutschland auch in diesem Jahr wieder so viel Menschen durch das Auto für immer verstümmelt, wie in einer Kleinstadt leben: 30000!

Viele von ihnen verbringen den Rest ihres Lebens im Rollstuhl, sind arbeitsunfähig und belasten ihre ganze Familie schwer.

Das Auto ist der größte Feind der Kinder. Jedes vierte Kind, das stirbt, ist Opfer des Straßenverkehrs. Etwa jedes 200. heute geborene Kind wird im Laufe seines Lebens von einem Auto getötet. Jeder 900. Autofahrer tötet im Laufe seines Lebens einen Mitmenschen.

Warum eigentlich stand bei Tausenden von Verkehrstoten jährlich noch nie ein Autoproduzent vor Gericht? fragt der Frankfurter Staatsanwalt Erich Schöndorf. Ja, warum eigentlich soll eine Frau, die abtreibt, betrafft werden und nicht auch Autobosse, deren Firmen an 18jährige Wagen verkaufen, die 220 km in der Stunde fahren?

Noch eine Rechnung, die das Heidelberger Umwelt-und Prognose-Institut erstellt hat: Wird ein Kind im Alter von 11 Jahren durch einen Autounfall getötet, dann gehen ihm statistisch circa 65 Lebensjahre verloren, die es noch hätte leben können.

Der alljährliche Lebenszeit-Verlust durch Verkehrsunfälle in Deutschland beträgt über 400000 Lebensjahre. Hinzu kommt jedes Jahr über eine Million verlorener Jahre durch schwerste Behinderungen.

Diese blutige Bilanz verursachen wir Autofahrer, indem wir ein Fahrzeug benutzen, das überwiegend steht:

Die PKW werden im Schnitt 2,8 Prozent der Zeit genutzt, 97,2 Prozent der Zeit stehen sie ungenutzt auf einem Parkplatz oder am Straßenrand. Selbst ohne Staus sind unsere Fahrzeuge in Wirklichkeit Stehfahrzeuge.

Welcher Unternehmer, der rechnen kann, kauft sich Maschinen, die nur 2,8 Prozent der Zeit genutzt werden? Auch bei ökonomischer Betrachtung ist unser Verhältnis zum Auto absolut irrational.

Das Auto ist ökonomisch. Ökologisch und gesellschaftspolitisch die größte

Fehlkonstruktion der Industriegeschichte:

Zwischen 1913 und 1992 sind in den USA mehr als viermal so viel Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen wie in allen Kriegen, welche die USA in ihrer ganzen Geschichte geführt haben. Und eine solche Bilanz " auf den sichersten Straßen der Welt " !

Zwischen 1922 und 1992 wurde in England circa eine halbe Million Menschen im Straßenverkehr getötet. Das sind mehr Tote, als England während des Zweiten Weltkrieges zu beklagen hatte.

Jede neue Waldschadensbilanz zeigt: Der Wald stirbt immer schneller-hauptsächlich wegen des Autoverkehrs.

Das Auto trägt wesentlich dazu bei, dass Jahr für Jahr in Deutschland der Umwelt Schäden zwischen 200 und 600 Milliarden Mark zugefügt werden. Dass ein Auto ein billiges Fortbewegungsmittel sei, ist ein frommer Selbstbetrug:

Ein durchschnittlicher Arbeitnehmerhaushalt zahlt in Deutschland ein Viertel seines Netto-Einkommens für das Auto. Autofahren ist teuer, umweltzerstörend und lebensgefährlich. Wir leben in einer Autodiktatur mit schrecklichen Konsequenzen, die wir verdrängen. Doch alle Diktaturen gehen einmal zu Ende. Freiheit und Überlebenswille sind stärker. Freie Fahrt für freie Bürger statt Auto-Diktatur!

Die westdeutschen Autos haben zusammengerechnet mehr als 2,5 Milliarden PS, also mechanische Pferde. Wären es richtige Pferde, könnte so sich zwei Personen ein Tier teilen, die gesamte Bevölkerung der Welt darauf reiten ,schrieb der Dortmunder Verkehrswissenschaftler Helmut Holzapfel und hat mit dieser schlichten Feststellung viele erschreckt.

Um den Wahnsinn vollends zu begreifen, müssen wir uns klarmachende in Westdeutschland nur 1 Prozent der Weltbevölkerung lebt. Dieses eine Prozent fährt fünfmal so viele Autos wie alle Menschen aller afrikanischen Staaten zusammen. In wissenschaftlichen Studien wird festgestellt: Wenn sich das Auto auf der ganzen Welt so ausbreitet wie heute in Deutschland, dann kollabiert der Planet innerhalb von Monaten-wir hätten schon nach kurzer Zeit keine Luft mehr zu Atmen! Weltweit verfügt ein Fünftel der Menschheit über vier Fünftel der Autos.

Das Auto ist in Wahrheit ein Luxus für wenige auf Kosten aller. Vor allem mit dem Auto nehmen wir den Menschen in der Dritten Welt und unseren Kindern und uns allen die Luft zum Atmen.

Obwohl diese Erkenntnis den meisten Politikern und vielen Lesern dieses Buches bekannt ist, wird das Modell der Autogesellschaft Deutschland anderen, vor allem den unterentwickelten Gesellschaften, als Vorbild hingestellt. Wie gut dass die anderen unser Modell noch nicht ganz so ernst nehmen wie wir selbst. Das ist nämlich bis jetzt auch unsere Rettung! Nur wie lange noch?

Die Autowerbung ist sentimental und besonders verlogen. Sie verspricht Freiheit, Abenteuer und Schnelligkeit. In Wahrheit bewegen wir uns mit dem Auto im Durchschnitt gerade noch 17 Km in der Stunde und haben dadurch eben keine Freiheit und keine Zeit für Abenteuer.

Eine weitere Rechnung finde ich besonders absurd: Politiker wiesen immer darauf hin die deutsche Einheit 1989 unblutig zustande kam. Das ist richtig.

Richtig ist aber auch, dass sich die Zahl der Verkehrstoten schon 1990 in den neuen Bundesländern verdoppelt hat wegen der neuen "Auto-Freiheit".

Die Bilanz von mehr als 200 Toten an der Berliner Mauer hat die Menschheit zu recht erschüttert.

Aber die 1500 Verkehrstoten mehr in Ostdeutschland im ersten Jahr nach dem Fall der Mauer haben kaum noch jemanden aufgeregt!

Die Bahn stirbt stumm

Seit 1950 wurde das Schienennetz der Bundesbahn um 17 Prozent reduziert. In derselben Zeit hat der Straßenbau um 40 Prozent zugelegt. Der neue Bundesverkehrswegeplan geht noch einmal von einer Steigerung des PKW-Verkehrs um 30 Prozent und einer Verdoppelung des LKW-Verkehrs aus.

Das ist politisch kriminell. Bis 2010 sollen in Deutschland 11500 km neue Fernstraßen gebaut werden.

Fast alle Politiker sagen in ihren Wahlreden: Die Bahn hat Priorität. Doch die Bonner Auto-Diktatoren fördern in Wahrheit noch immer den Auto Wahn.

Die Traamtänzer, die sich Realpolitiker nennen, zerstören wissend und willentlich unsere Umwelt. Die Traamtänzer nenne ich diejenigen, die ihre Politik nach dem Motto gestalten:

" Weiter so ! "

Diese Zerstörungs-Fundamentalisten haben sich mit der Zustimmung ihre Wählerinnen und Wähler damit abgefunden, dass in Deutschland jede Stunde ein Mensch durch ein Auto getötet wird. Dieser Wahnsinn kann nur durch Wahlen und das eigene veränderte Verhalten abgeschafft werden. Die Bahn stirbt stumm. Seit 1960 hat sie die Zahl ihrer Beschäftigten halbiert und seit 1980 jährlich 400 km Strecken stillgelegt. Dabei steht fest: im Vergleich zum LKW verbraucht die Bahn im Güterverkehr 9mal weniger Energie und erzeugt 30mal weniger Schadstoffe.

Im Personennahverkehr verbraucht die Bahn 3,5mal weniger Energie pro Person, verursacht 8mal weniger Schadstoffe und hat eine 24mal höhere Unfallsicherheit als das Auto.

Noch vor kurzem förderten auch die Gewerkschaften noch die offizielle Autopolitik mit dem verlogenen Slogan.

" Die Straßen sind für alle da "!

Gehören Kinder, alte Menschen, Behinderte und Millionen, die sich ohne Auto fortbewegen, nicht auch zur Gesellschaft? In Deutschland leben 79 Millionen Menschen. Es gibt 38 Millionen PKW. Und trotzdem wird immer so getan, als seien alle Autofahrer.

Die Politik lebt in einem Auto Wahn und vernachlässigt die Eisenbahn. Die real existierende Auto-Diktatur zwingt die meisten Menschen ins Auto zum Beispiel durch Streckenstilllegungen bei der Bahn.

Nur eine Politik, die 4mal so viel Menschen wie heute durch attraktive Angebote in öffentliche Verkehrssysteme lockt, garantiert freie Fahrt für Bürger.

Autos oder Umwelt? Die falsche Alternative

Im Juli 1990 dirigierte Franz Steinbeck, der Betriebsratsvorsitzende von Porsche in Stuttgart, seine Demonstranten ins Rathaus. Damals forderten Steinbeck und seine Kollegen mit ihrem Go-in " Arbeitsplätze und Parkplätze " .Für neue Parkplätze zogen Porscharbeiter auf die Straße und in eine Gemeinderatssitzung.

Für 1500 neue Parkplätze sollte eine der letzten Grünflächen in Zuffenhausen verschwinden.

Porsche-Arbeiter gegen Anwohner. Denn diese demonstrierten zur gleichen Zeit gegen die Parkplätze und für den Erhalt ihrer grünen Restumwelt. Eine geradezu klassische Konfliktsituation. Gemeinsam hätten

sie für ein attraktives öffentliches Nahverkehrssystem demonstrieren können.

Doch von dieser Idee wollte der Porsche-Betriebsratsvorsitzende nichts wissen:

" Für solche Probleme sind die Politiker zuständig " .

Es geht auch anders: In Schwäbisch-Hall hat die Bausparkasse gleichen Namens zur selben Zeit aus derselben Not an Parkplätzen eine Tugend gemacht.

Die Tiefgarage war sanierungsbedürftig und zu kleingeworden. Kosten: geschätzte 6 Millionen DM. Da kam der Personalchef des größten Unternehmens am Ort auf eine Idee, seinen 3500 Kolleginnen und Kollegen eine Alternative zum Auto schmackhaft zu machenden Nulltarif für den Bus.

So sparte die Bausparkasse die Investitionen für ein neues Parkhaus und bezuschusste statt dessen den öffentlichen Nahverkehr. Der Betriebsausweis gilt als Netzkarte für die kostenlose Benutzung aller Buslinien. Wer zwischendurch mal mit dem Auto kommt, darf noch auf die alten Parkplätze. Die sanfte Methode hat Erfolg. Die Zahl der Busfahrer hat sich innerhalb von drei Monaten verdoppelt.

Auto und Psyche

Neue Verkehrspolitik braucht positive Botschaften und überzeugende Alternativen. Das schiere Nein zum Auto ist noch keine Alternative. Das Auto, sagt der Psychoanalytiker Micha Hilgers, " stellt eine ideale Abwehr individueller und kollektiver Schwierigkeiten dar und ist aus vielfachen Gründen Quelle infantiler Lustbefriedigung " . Jede alternative Verkehrspolitik muss also erhebliche psychologische Widerstände einkalkulieren.

Das Auto hat einen hohen Unterhaltungswert, aber einen " geringen Beförderungswert " (Hilgers). Es wird hauptsächlich von der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel abhängen, ob es gelingt, das Auto vom ersten Platz der Personenbeförderung zu verdrängen-was notwendig ist. Werbung gegen das Auto wird eher eine Autofahrerpartei wie in der Schweiz produzieren als weniger Autos. Auch reicht es nicht, einfach dagegen zu sein.

Dass Autofahren für viele Menschen in ihrer alltäglichen Erlebnisarmut eine wichtige Lustquelle ist, wollen Umwelt-Fundamentalisten nicht wahrhaben.

Es ist schlicht sinnlos, mit Verzichtappellen gegen die Lustkomponente Auto ankämpfen zu wollen. Für Auto-Fans wirken Umwelt-Ayatollahs wie Spielverderber. Sie fühlen sich angegriffen und fahren weiter Auto.

Es muss ersichtlich werdende es Spaß macht, Lust bringt, billiger und vernünftiger ist, mit Bahn und Bus zu fahren. Moralapostel können diese positive Botschaft nicht vermitteln.

Die Zürcher Verkehrsbetriebe zeigten öffentlich den Zuwachs der Fahrgastzahlen bei ihrer attraktiven Tram an. So bekamen die Benutzer eine Art Wir-Gefühl-es ist spannend, eine Entwicklung zu verfolgen, an der man aktiv teilnimmt.

Plötzlich machten sogar Autokonzerne wie VW oder Nissan mit bei der Reklame fürs öffentliche, Verkehrsmittel.

" Tramfahren ist okay, Autofahren ist okay. Auf das richtige Verhältnis kommt es an“, meinte Nissan in Anzeigen und schenkte Nissan-Käufern ein Jahresabo der öffentlichen Verkehrsmittel für den gesamten Kanton Zürich.

Eine völlig neue Verkehrspolitik ist Voraussetzung für den Abschied vom Auto: mehr Haltestellen, kurze Zeittakte, Umsteigen ohne Zeitverlust, Vorrang für Busse und Bahnen vor dem Individual-Verkehr. Und wer aufs Fahrrad steigt, muss damit rechnen können, lebend anzukommen. Kommunalpolitiker wissen: Wer Radwege baut, wird viele Radfahrer erzeugen, wer aber Straßen baut, wird noch mehr Autos ernten.

Dieselbe Erfahrung haben viele Kommunen in der Vergangenheit mit Fußgängerzonen gemacht: Die Zahl der Fußgänger war immer weit höher als zuvor prognostiziert.

Die Analyse, Autofahren sei eine Sucht und eine Droge, ist sicher richtig. Aber es spricht sich allmählich herum, dass man Süchten nicht mit Verboten beikommen kann.

Auch Auto Wahn ist nicht mit gutem Zureden zu kurieren, sondern nur mit einer attraktiven Alternative, die ansteckend wirkt. Wo Züge pünktlich sind und regelmäßig fahren, da stellen sich auch Fahrgäste ein -sogar auf Nebenstrecken!

Politische Ideologen sind - wie auch auf anderen Gebieten - einer neuen Verkehrspolitik eher hinderlich als förderlich. Wer meint, der Autobahn sei " ein typisches Problem des Spätkapitalismus ", sei auf eine

Meldung aus dem kommunistischen China aufmerksam gemacht. Der Stadtrat von Kanton hat im Frühjahr 1993 die Innenstadt für Radfahrer gesperrt. Begründung des kommunistischen Stadtrats: Wir brauchen mehr Platz für Autos.

Ein Blick in die Zukunft, oder wir sehen wie die Zukunft morgen sein könnte.

Wir schreiben das Jahr 2020. Ein radikaler Umdenkprozess auf allen Ebenen brachte uns eine Erleichterung für unsere Zukunft. Wir wussten wieder wofür wir in die Arbeit gingen, nicht um die notwendig gewordenen Steuern zu entrichten. Auch nicht weil uns langweilig geworden ist. Wir hatten einfach Spaß daran für den anderen da zu sein, sei es für die Familie oder für unsere Mitmenschen.

Ich kann ein Lied davon singen, welchen Stress wir führten. Niemand gönnte dem anderen eine Freude, mehr noch, jeder sah den anderen mit neidischen oder gierigen Augen an.

Wir hatten auch wieder Zeit für einander, kein achtloses Vorübergehen, keine bösen Blicke auf den anderen er könnte uns ja den Arbeitsplatz wegnehmen.

Was war passiert?

Durch die sogenannte Verkehrsberuhigung, weniger Staus und Unfälle in der Luftfahrt, in der Schifffahrt, im Zugverkehr und im Straßenverkehr, gewannen wir ungeheurer viel Zeit.

Dieses gewisse Restrisiko das wir Jahrelang in Kauf genommen hatten wurde auf ein Minimum reduziert. Genau in diesem gewissen Etwas, dem Restrisiko steckte eine geballte Kraft von Energie, die sich Wirtschaftswunder nannte. Die Schadensersatzleistungen für das Restrisiko die wir Früher als sogenannte Versicherungsleistungen aufbrachten, reduzierten sich und senkten ebenfalls unsere Steuerlast in allen Bereichen. Durch Senkung der Staats,-Steuer- und Ausgabenlast konnten wieder neue Arbeitsplätze entstehen.

Durch den Nachholbedarf und die niedrige Steuerlast von jedem Einzelnen, erwirtschafteten wir ein Vermögen. Die Firmen konnten günstiger und mehr produzieren, auch die Arbeitsteilung untereinander konnte besser

geplant werden. Auch konnte wieder in neue Maschinen und Produkte investiert werden.

In der Forschung hatten wir Früher aus Gründen des Sparens und des Restrisikos, nicht so große Fortschritte erzielt wie heute.

Wie hat sich die Verkehrsberuhigung auf den Gesamtverkehr ausgewirkt?

Durch den abnehmenden Stress und Termindruck wurden keine gefährlichen Fahrmanöver mehr in Kauf genommen. Auch die Frage oder Angst zu haben, was erwartet mich an der nächsten Straßenecke (Nimmt mir der andere Autofahrer den Vorrang).

Die Kinder können wieder auf Spielstraßen spielen ohne Angst zu haben, dass ein Auto mit nicht erlaubter Geschwindigkeit heranbraust und so ein Unheil anrichtet.

Es entstand auch eine andere Denkweise. Mütter und Väter gleichermaßen hatten auch nicht mehr so viel Angst vor unangenehmen Überraschungen, einfach die Gewissheit etwas mehr Sicherheit im Verkehr zu haben.

Keine täglichen Meldungen im Fernsehen über Massenkarambolagen, Zugunglücke, Flugzeugabstürze oder Schiffskollisionen. Etwas sehr wichtiges gibt es zu berichten über die Nutzung des Schienenverkehrs.

Durch die Umverteilung der Gelder die früher als Schadenswiedergutmachung aufgebracht werden mussten, konnten die Bahnpreise gesenkt und der Bahnausbau und die Modernisierung beschleunigt werden. Dieses hatte zur Folge dass immer mehr Pendler die Auto stehen ließen und mit der Bahn fuhren.

Durch die Nachhaltigkeit der Verkehrsberuhigung wurde zudem der CO2 Ausstoß und die Luftschadstoffe reduziert.