



Verstehen Sie nur Bahnhof?

Blogbeiträge 2015 bis 2018

von Stefan Grahl

Reisen steht im Mittelpunkt der zweiundvierzig Blogbeiträge aus den Jahren 2015 bis 2018. Orte erleben und Orte wechseln. In Deutschland, Österreich, Polen und der Schweiz. Die Texte schrieb ein Verkehrsingenieur. Neben den Themen, die mit seiner Arbeit verbunden sind, finden sich vielfältige Eindrücke aus Alltag, Geschichte und Kultur.

„Verstehen Sie nur Bahnhof?“ ist der Titel eines Blogbeitrags über Deutschlands große Bahnhöfe. Das Foto hingegen zeigt eine zum Radweg ausgebaut frühere Kleinbahnstrecke auf dem Schönfelder Hochland bei Dresden.

Das Schreiben von Blogbeiträgen erstreckte sich über die letzten zwei Jahre der aktiven beruflichen Tätigkeit und die beiden ersten Jahre als Rentner. Weniger reisen heißt nun auch weniger Anregung für neue Artikel.

Diese Publikation führt die Texte auf und enthält keine Links und Fotos aus den Online-Blogbeiträgen.

Inhalt

Wenn einer eine Reise tut.....	4
Ab durch die Mitte	5
25 Jahre Deutsche Einheit – auf Straßen und Schienen	5
Alle Jahre wieder... Fahrplanwechsel	6
Verstehen Sie nur Bahnhof?.....	7
Alle kommen ans Ziel	8
Fährt dieser Zug nach Kötzschenbroda?	9
Elbklänge	9
August der Starke... Europäer	10
Schloss Pillnitz und was einen antreibt	11
Über sieben Brücken kannst du gehn.....	12
25 Jahre Deutsche Einheit – Berlin war die Werkstatt	13
Herrliche Berge, sonnige Höhen... Berlin!	13
Wenn am Landwehrkanal Kastanienschalen platzen... ..	14
Zwischen Berlin und Dresden liegt die Lausitz – ein Radfahrerbericht	16
Fontane auf dem Fahrrad.....	16
Grenzerfahrungen	17
“... bis zu 30° Celsius in der Lausitz”	18
Noch ist Polen nicht verloren	20
Beim Nachbarn Polen zu Gast	21
Kaiser, Knödel und ein Schmarrn	22
Von der kleinen in die große Welt...und zurück	23
Wenn der Zug aus dem Weinberg kommt... ..	24
Basel – die europäische Stadt	24
Olten – Ihre nächsten Verbindungen	25
FlaMa oder ... Tauben fliegen auf.....	26
Watch Valley bietet mehr als Uhren	27
Die Zwölf ist eine besondere Zahl	28
Adé Basel, Au revoir Bâle, Uf Widerluege!.....	29
Bienvenue á Bâle – Wo das Trämli durchs Zollhaus fährt	29
25 Jahre Deutsche Einheit – Von Köln nach Berlin	31
Wie sicher sind unsere Verkehrswege?	31
Wenn Sie Staus oder Blitzer melden wollen.....	32
Als die Bilder laufen lernten	33
Wenn einen die Themen nicht mehr loslassen	34
Mobilität und Verkehr – nur ein gängiges Begriffspaar?.....	35
Muss man den Wandel mitgehen?	35
Zurück in die Zukunft	36
Dialog und Digitalisierung - Neues aus der Werkstatt.....	37
Ein besonderer Tag	39
Tausend Jahre Frieden	39
Hinterwäldler–Gedanken	40

Impressum:

Wenn einer eine Reise tut

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen...sagt ein altes Sprichwort. Auch in Zeiten von Smartphone-Apps und Selfies hören und sehen sich immer noch viele Leute Reisereportagen an und lesen gern, was Reisende berichten. Etwas davon ist auch in meinen Blogbeiträgen zu finden.

Reisen ist für mich ein Lebenselixier. Die meisten meiner Blogbeiträge beschreiben Eindrücke und Einsichten, die ich unterwegs gewonnen habe. Unterwegs zuhause sein ist für mich das Höchste, das man auf Reisen erreichen kann. Äußere Umstände und eigene Befindlichkeit kommen in Einklang.

Allein in den vergangenen zwölf Jahren, ich komme auf einen Text vom November zurück, bin ich etwa fünf Mal um die Erde gereist. Das ist nicht so viel mehr, als ein durchschnittlicher Pendler zurücklegt und viel weniger, als ein Außendienstmitarbeiter bewältigt, der zu Kunden im ganzen Lande fährt. Dennoch prägt Reisen das Bild meiner Arbeit und zum Privaten gehört es allemal dazu.

Eisenbahn und Flugzeug sind die Verkehrsmittel, die ich nutze. Im Auto fahre ich mit. Bus und Bahn und Fahrrad gehören natürlich auch dazu. Das ist der Stoff, aus dem die praktischen Erfahrungen mit Verkehr und Mobilität kommen, die für meine Arbeit unabdingbar sind. Insoweit sind Reisen nicht nur das Mittel, um von A nach B zu gelangen, sondern vielmehr auch Zweck der Übung.

Der typische Aktionsradius meiner beruflichen Reisen ist beschränkt. Er reicht von Hamburg im Norden, Köln im Westen und der Lausitz im Osten bis nach Wien und Lugano im Süden.

In den meisten großen und so manchen kleinen Städten finde ich mich schon lange ohne Karte zurecht. Es macht Spaß, aus dem Bahnhof zu treten und zu wissen, wohin ich gehen muss. An guten Tagen nehme ich auf, was sich verändert hat, oder freue mich einfach, Vertrautes wiederzusehen. Bin ich nicht so gut drauf, dann schalten Kopf und Beine auf Automatik und steuern auf kurzem Wege das Ziel an. Manchmal muss ich nur die Flussseite wechseln, wie am Zürcher Hauptbahnhof.

Ähnlich erlebe ich Bahnfahrten. Auf vielen „Stamm-Strecken“ habe ich etwas, das ich gern anschau. Meist sind es Flusslandschaften, wie die Saale bei Naumburg, manchmal auch weites Land wie in Brandenburg oder die Schweizer Bergpanoramen auf dem Weg nach Bern. Da ich unterwegs oft arbeite, entspannt der gelegentliche oder längere Blick aus dem Zugfenster. Zwischen Hildesheim und Braunschweig entdeckte ich ein Bild: eine lange Reihe einzeln stehender Bäume säumt die Landstraße, die in einigen hundert Metern Entfernung verläuft, und zwischen diesen Bäumen bewegen sich Autos wie Spielzeuge. Dieses Muster findet sich in hügeligen Gegenden häufig.

Reisen sind Auszeiten. Soziologen haben das erforscht und Schriftsteller beschrieben. Doch Harmonie dauert nicht ewig oder stellt sich gar nicht erst ein. Über das, was nicht funktioniert, will ich hier nicht schreiben, da kann jeder mitreden. Für den Fachmann ist es die Instabilität von Verkehrssystemen, die das Reisen erschwert. Und der Vielreisende entwickelt Szenarien, wie er mit Störungen umgeht. Man kann das auch als Optimierung bezeichnen. Zeitverluste minimieren und die zweckbezogene Zeitnutzung maximieren. Das beginnt in der Regel schon bei der Reisevorbereitung. Kostenoptimal soll es außerdem sein. Nicht einfach, weil die Umbuchung oder Stornierung immer teurer werden. Es ist anstrengend, möglichst optimal reisen zu wollen. Oft sind es die vorgegebenen Termine, die wenig Spielraum lassen.

Doch mit der Zeit verinnerlicht man den Druck und erzeugt ihn selbst, um der „unerträglichen Leichtigkeit des Seins“ (Milan Kundera) zu entfliehen. Früher hieß es, wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. Heute berichten manche Leute nur über lange Staus auf Autobahnen, verpasste Zuganschlüsse oder gestrichene Flüge. Und staunen, was andere unterwegs sehen und erleben. Wenn kurz vor dem Frankfurter Hauptbahnhof der Stress im Zug deutlich zunimmt, zeige ich den Sitznachbarn schon erst mal die Felder bei Offenbach, wo die sieben Kräuter für die Grüne Soße wachsen. Die Reaktionen sind immer wieder verblüffend.

Hin und zurück und das möglichst schnell, diese Maxime habe ich schon seit längerem aufgegeben. Frei – beruflich arbeiten gestattet es mir, ich gestatte es mir, auf Reisen Nützliches mit Angenehmen zu verbinden. Ausstellungen besuchen, mit dem Leihfahrrad die Gegend erkunden oder einfach nur flanieren und bei einem Espresso die Leute beobachten. Was ich dabei Interessantes entdecke, schreibe ich weiterhin auf, in diesem Blog. Wenn ich nur wenig über das Ärmliche, Bedrohliche oder Hässliche berichte, dann nicht, weil ich davor die Augen verschließe, sondern weil ich darüber nicht so „en passant“ plaudern möchte. Manche werden sagen: damit bleibt es eine kleine Welt.

Mit Unterstützung von FachkollegInnen vor allem in den USA recherchierte und veröffentlichte ich zwei Beiträge:

In größeren Dimensionen: Radverkehrsstrategien in Australien und den USA; („Internationales Verkehrswesen“ Berlin, Heft 3 September 2015)

ÖV und Langsamverkehr in den USA: Der neue „Way of Life“ auf Schienen, Fuss- und Radwegen? („Strasse und Verkehr“ Zürich, Dezember 2015)

Ab durch die Mitte

Eine alltägliche Bahnreise wird zu einem besonderen Erlebnis

Dresden und Köln liegen nahezu auf dem gleichen Breitengrad. Kassel etwas nördlicher und Frankfurt ein Grad mehr gen Süden. Alle gemeinsam kann man als die geografische Mitte Deutschlands ansehen. In der vergangenen Woche bin ich mal wieder dort gewesen.

Die Anlässe für die Reise waren normaler beruflicher Alltag: die reguläre Herbst-Sitzung eines Arbeitsausschusses der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Kassel und das Fachkolloquium zur Einführung des Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen in Köln. Von den Entfernungen und der Reisezeit her lag Frankfurt am Main günstig als Übernachtungsort zwischen den beiden Veranstaltungen. Ich stieg in meinem „Stammhotel“ am Bahnhof ab.

Doch zunächst reiste ich mit dem ICE von Dresden direkt nach Kassel. In Leipzig fuhr der Zug durch den neuen City-Tunnel und hielt unter dem Hauptbahnhof. Nahe Melsungen unterquerten wir im Tal der Fulda die ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse. Drei kleine Beobachtungen eines Eisenbahn-Fans. Mehr will ich vom Bahnfahren nicht berichten. Ich kam überall pünktlich und wenig gestresst an. Das schöne Wetter an allen Reisetagen tat sein Übriges zum Wohlfühlen.

In Frankfurt fand in diesem Jahr die zentrale Feier zum Tag der Deutschen Einheit statt. Ein besonderes Jubiläum, 25 Jahre seit der Wiedervereinigung. Entlang des Mains und rund um Paulskirche und Römer wurde ein Bürgerfest gefeiert. Vor einigen Wochen las ich noch Werbeplakate mit der Aufschrift „Kommt alle her“. Die waren weniger geworden...

Am Vorabend des Festes spazierte ich am Main entlang. Furchteinflößend laut dröhnte Musik aus den Lautsprecherboxen auf der Untermainbrücke, wo auf einem Riesens Bildschirm immer wieder die bekannten Filmszenen von Mauerfall und Vereinigungszeremonie vor dem Reichstag abliefen. Beidseits des Flusses wurden die Buden für die (Bundes-)Ländermeile aufgebaut. Manche waren schon fertig. Die von Sachsen zum Beispiel. Dort hatte eine Feier begonnen, nur für geladene Gäste. Damit kein anderer das Festzelt betrat, verkündete ein großes Schild „Geschlossene Gesellschaft – Freistaat Sachsen“. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt...

Von all dem Gewusel ließen sich Jogger und Radfahrer nicht abhalten, ihre gewohnte Uferstrecke zu nutzen. Das war dann doch etwas chaotisch und die überwiegend betagten Reisenden eines Flusskreuzfahrtschiffes hatten Mühe unbeschadet an Bord und zum Dinner zu gelangen.

Es soll ein schönes und fröhliches Fest geworden sein. An warmen sonnigen Herbsttagen. Da hatte ich schon die Rückreise angetreten. Nicht jedoch, ohne vorher in der kleinen Weinstube hinter dem Römer an mein persönliches Jubiläum zu denken. Fünfundzwanzig Jahre zuvor war ich genau dort mit meiner Frau aus der U-Bahn gestiegen und erstmals durch Frankfurt gelaufen. Die Stadt, in der ich geboren wurde.

Am Abend des Feiertages gingen wir zum Weinfest nach Radebeul ins Schloss Hoflößnitz. Ein buntes Treiben, Kommen und Gehen, keine geschlossene Gesellschaft.

25 Jahre Deutsche Einheit – auf Straßen und Schienen

„Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun.“ Spricht der fast achtzigjährige Johann Wolfgang von Goethe zu seinem Sekretär Eckermann am 23. Oktober 1828. Erlebt hat der Dichter die Eisenbahnpremiere in Deutschland nicht mehr. Sie fuhr 1835, drei Jahre nach seinem Tod, erstmals von Nürnberg nach Fürth. Doch seine Worte klingen prophetisch und bestätigten sich ab 1990 aufs Neue.

Zunächst jedoch startet im Mai 1991 der ICE von Hamburg nach München und fährt über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover - Würzburg am Osten des Landes vorbei. Als die Strecke geplant wurde, war Deutschland noch geteilt. Offensichtlich hatte auch im Westen keiner geglaubt, dass sich daran soll schnell etwas ändern könnte. Im gleichen Jahr 1991 beschloss die Bundesregierung die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“, um leistungsfähige Verkehrswege zwischen Ost und West herzustellen. Das war zugleich der Weg, die großenteils marode Verkehrsinfrastruktur der DDR zu erneuern. Neun Schienen-, sieben Straßenprojekte und ein Wasserstraßenprojekt wurden auf den Weg gebracht und sind zu über 80 Prozent fertiggestellt. Das steht ohne Zweifel auf der Haben-Seite von 25 Jahren Deutsche Einheit.

Der „geteilte Himmel“ über Berlin ist (Literatur-)Geschichte. Symbolträchtig wurde im Mai 2002 der unterbrochene S-Bahn-Ring wieder geschlossen. Die Freude währte indes nicht lange. Aus dem zuverlässigsten Verkehrsmittel der

Stadt wurde in den folgenden Jahren das unberechenbarste, und das wird nur übertroffen vom Bau des neuen Hauptstadtflughafens... Dafür lässt sich auf dem Mauerradweg entlang der ehemaligen Grenze viel Interessantes entdecken.

1998 wurde die Schnellstrecke von Hannover nach Berlin eröffnet, deren Planung schon in den achtziger Jahren zwischen der DDR und der BRD vereinbart worden war. Jetzt konnte man mit dem ICE-Sprinter in dreieinhalb Stunden vom Bahnhof Zoo nach Frankfurt am Main fahren. Acht Jahre später ging mit einer phantastischen Laser-show der neue Hauptbahnhof in Betrieb.

Wenn im nächsten Jahr die Schnellstrecke über Erfurt nach Nürnberg fertiggestellt sein wird, dann gibt das zusammen mit der bereits ausgebauten Trasse nach Hamburg eine weitere schnelle Nord-Süd-Verbindung der Bahn, im Osten des Landes. Fünfundzwanzig Jahre nach der ICE-Premiere.

Doch in die Provinz gelangt man immer noch am besten (und oft auch billiger) mit dem Auto. Das deutsche Fernstraßennetz ist gut ausgebaut, hat jedoch einen im Wortsinne kapitalen Mangel: seine Erhaltung wurde lange Zeit vernachlässigt. Und die neuen Straßen im Osten kommen in die Jahre...

Das Zusammenwachsen der deutschen Verkehrsinfrastruktur ist weitestgehend gelungen. 25 Jahre sind für Planung und Realisierung von großen Projekten kein langer Zeitraum. Doch traurig stimmt etwas anderes: die Kappung von Eisenbahnverbindungen zu den europäischen Nachbarn. Von Berlin aus gelangt man nicht mehr direkt über Prag nach Wien, von Frankfurt aus nicht mehr über Dresden und Breslau nach Warschau, von München aus nicht mehr nach Rom. Nachtzüge wurden gestrichen. Die Deutsche Bahn hat sich aus dem europäischen Gemeinschaftsprojekt Thalys zurückgezogen. Das alles hat viele Ursachen. Doch manchmal beschleicht einen das ungute Gefühl, die schlechter gewordenen Verkehrsverbindungen sind ein Zeichen dafür, dass etwas nicht stimmt beim Miteinander im Hause Europa. Freuen wir uns deshalb über die Schweiz, die Alpentunnel baut, und über die Dänen, die sich an den Fehmarnbelt-Tunnel wagen.

Um noch einmal auf den alten Goethe zurückzukommen. Meine Mutter hatte den eingangs zitierten Text (in voller Länge) auf Maschine geschrieben und an die Innenwand ihres Schreibschanks geheftet. Das war in den sechziger Jahren in Dresden...

Alle Jahre wieder... Fahrplanwechsel

Alle Jahre wieder findet im Dezember bei der Eisenbahn der Fahrplanwechsel statt. Vieles bleibt, Neues kommt und einiges geht verloren.

Am kommenden Sonntag ist es soweit: der Fahrplan 2015/16 tritt in Kraft. Für regelmäßig Reisende stellt sich wie in jedem Jahr die Frage: Ändert sich etwas? Manchmal sind es nur Minuten, die Züge eher oder später abfahren und es ist sinnvoll, sich vorher zu informieren. Zug verpasst ärgert.

Neben den kleinen Veränderungen gibt es auch größere.

Am Berliner Ostkreuz geht der Regionalbahnsteig auf dem Ring in Betrieb: Die Fahrtzielanzeiger sind schon aktiv und verkünden, dass ab 13.12.2015 auf diesem Bahnsteig Züge verkehren. Das soll sicher die Bauarbeiter daran erinnern, mit den Arbeiten bis dahin fertig zu sein, denn Reisenden ist der Zugang noch versperrt.

Stündlich werden Regionalzüge nach Eberwalde, Senftenberg, Templin und Werneuchen abfahren und damit schnellere Verbindungen vom Speckgürtel in die Hauptstadt ermöglichen. Noch ist das Ostkreuz eine riesige Baustelle, doch Berlins größter Umsteigepunkt nimmt Gestalt an. Wie er einmal aussah, zeigt das Foto.

Von Meißen nach Döbeln fährt kein Zug mehr: Im November 2013 entschied der Verkehrsverbund Oberelbe VVO, aus wirtschaftlichen Gründen den Zugverkehr zwischen Meißen und Nossen ab Dezember 2015 einzustellen und durch Busse zu ersetzen. Mit durchschnittlich 13 Fahrgästen pro Zug habe der Abschnitt zu den besonders schwach nachgefragten gezählt. Im März 2014 beschloss der Verkehrsverbund Mittelsachsen, ab Dezember 2015 keine Züge mehr zwischen Döbeln und Nossen zu bestellen. Zuletzt nutzten 200 bis 300 Fahrgäste pro Tag die Züge.

Seit 1868 fuhr die Eisenbahn auf der Strecke zwischen Borsdorf bei Leipzig und Meißen und beförderte Reisende und Güter in der sich rasch entwickelnden Industrieregion entlang der Freiberger Mulde. Heute gibt es den touristischen Mulde-Fernradweg. Der ist nun zwischen Nossen und Döbeln nicht mehr bahnseitig angebunden. Neben historischen Sehenswürdigkeiten und schöner Landschaft sind die Erreichbarkeit und eine etappenweise Fahrt per Eisenbahn wichtige Argumente für die Akzeptanz durch die Radfahrer. Ob man daran gedacht hat?

Schneller von Halle/ Leipzig nach Erfurt: Ebenfalls mit dem Fahrplanwechsel wird der regelmäßige Zugbetrieb auf der Neubau-Schnellstrecke zwischen Halle/Leipzig und Erfurt aufgenommen. In zwei Jahren soll mit der Eröffnung

des Abschnitts Erfurt – Nürnberg das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ Nr. 8 fertiggestellt sein, die Eisenbahnschnellverbindung Berlin – München.

Zunächst bedeutet die schnellere Fahrt zwischen Leipzig und Erfurt, dass die unsäglich lange Reisezeit von Dresden nach Frankfurt am Main sich um eine Stunde verkürzt. Fünfundeneiviertelstunde mit Halten in nahezu jeder mittelgroßen Stadt waren strapaziös, zumal der ICE in Frankfurt nur am Südbahnhof hielt. Irgendwann merkten die Verantwortlichen, dass sie den Reisenden einiges zumuten und haben in den Fahrplanflyern um Verständnis gebeten.

Das tun sie auch für die Strecke von Berlin nach Dresden. Hier verkürzt sich mit dem Fahrplanwechsel die Fahrzeit um wenige Minuten. Irgendwann werden es vielleicht nur noch anderthalb Stunden sein, die man von Sachsens Glanz zu Preußens Gloria auf der Schiene unterwegs ist.

Es bleibt mir also noch Zeit, aus dem Zug zu schauen und zu überlegen, auf welchen Radwegen ich diese Strecke auch zurücklegen könnte. Hatte ich mir doch nach der ersten Tour 2014 vorgenommen: alle Jahre wieder... nicht den Fahrplan, jedoch die Route zu wechseln.

Verstehen Sie nur Bahnhof?

Bahnhof verstehen - die Redewendung stammt aus der Zeit des 1. Weltkriegs. Für viele Soldaten war der Bahnhof gleichbedeutend mit Heimat. Kam ein anderes Thema auf, hieß es schnell: Ich verstehe nur Bahnhof. Heute erklingt das meist im Stress, wenn jemand etwas schwer begreift.

Am vergangenen Freitag (08.04.2016) strahlte der WDR die interessante Dokumentation „Geheimnis Kölner Hauptbahnhof“ aus. Thema war nicht die aktuelle Diskussion der letzten Silvesterereignisse, sondern die lange und aufregende Geschichte des Bauwerks. Es gab heftigen Streit über den Neubau des Bahnhofs Ende des 19. Jahrhunderts. Die Gegner wollten ihn nicht mehr in direkter Nachbarschaft zum gerade vollendeten Dom (1880) sehen. Mittlerweile existiert die Dreieinigkeit von Dom, Hauptbahnhof und Hohenzollernbrücke bereits mehr als 120 Jahre. Der Hauptbahnhof ist „das Drehkreuz des Westens. Ihn durchfluten täglich 1300 Züge und 250.000 Reisende - im Jahr über 80 Millionen Menschen. Das sind fast doppelt so viele wie im Frankfurter Flughafen.“ (WDR). Man kann es auch so ausdrücken: Neben der Kathedrale des Glaubens steht die „Kathedrale des Reisens“. Der Ausblick von der Plattform an der Hohenzollernbrücke ist einer meiner Lieblingsplätze in Deutschland. Auf dem Rhein die Frachtkähne und die Passagierschiffe, auf der Brücke und im Bahnhof die Züge. Unten radeln die Leute am Ufer entlang. Alles ist in Bewegung, während man selbst innehält.

Nahezu doppelt so viele Reisende wie in Köln strömen täglich durch den Hamburger Hauptbahnhof. Auch er entstand Ende des 19. Jahrhunderts und liegt unmittelbar am Rand der Innenstadt. Und so wie in Köln drängt er sich zwischen den umliegenden Gebäuden, Straßen und Plätzen. Es braucht schon etwas Ortskenntnis, um sich zu rechtzufinden. Anders als in den Kopfbahnhöfen von Frankfurt am Main, Leipzig oder Zürich gelangt man nicht von einem großen Querbahnsteig zu den Gleisen.

Das Problem der Orientierung verschärft sich, wenn aus Kathedralen des Reisens Konsumtempel werden. Beispiel Hauptbahnhof Berlin. Für Reisende ist das architektonisch auffällige Gebäude gelinde gesagt ziemlich unpraktisch. Lange Wege beim Umsteigen, die Aufzüge eher hinderlich, weil auf jeder Etage haltend. Die Bahnsteigzugänge teilweise durch Läden verdeckt. In den Zug nach Basel steige ich lieber am Ostbahnhof ein.

Nach dem Fall der Mauer war der Bahnhof Zoologischer Garten der eigentliche Berliner Hauptbahnhof geworden. Natürlich ging es dort sehr eng zu und die Ankommenden fielen fast sprichwörtlich ins Berliner Milieu. Ich fühlte mich nicht unbedingt wohl, wusste aber, angekommen zu sein. Und tauchte in die U-Bahn ab.

Am Bahnhof treffen sich (fast) alle sozialen Schichten. Wenn man ihn „clean“ macht und die Gestrandeten und Gestrauchelten aus dem Gebäude verdammt, wozu oft Anlass besteht, dann bevölkern sie das Umfeld. Die WDR-Dokumentation hat gezeigt, wie das in Köln aussieht und ahnen lassen wie es riecht.

Noch viel trauriger sind Bahnhöfe, deren Gebäude nicht mehr genutzt werden. Ob Bahnhöfe zum Genius Loci gehören wie Rathaus, Schule und Kirche, ist eine Frage, die fast nur aus ökonomischer Sicht beantwortet wird.

Positiv, wenn es sich um Shopping Malls mit Gleisanschluss handelt. Doch viel häufiger fällt die Antwort negativ aus. Dann wird verriegelt und verrammelt. Statt buntem Treiben Graffiti an den Wänden. Bahnhöfe sind schlicht nur Immobilien. Doch es spricht einiges dafür, nicht nur die Kirche im Dorf, sondern auch den Bahnhof in der Stadt (leben) zu lassen.

Wie mit Bahnhöfen umgegangen wird, gehört zur Baukultur. Und bleibt ein lohnendes Thema. Ich hoffe, Sie haben nicht nur Bahnhof verstanden.

Alle kommen ans Ziel

Alle kommen ans Ziel. Mit diesem Slogan hat die Hamburger Wirtschafts- und Verkehrsbehörde das Mobilitätskonzept für die Olympischen Sommerspiele 2024 vorgestellt. Der Hürdenlauf ist die erste Disziplin: am 29. November 2015 entscheiden die Hamburger, ob sie die Bewerbung wollen. 2017 fällt das IOC seine Entscheidung.

Am vergangenen Dienstag hat die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation mit dem Slogan „Alle kommen ans Ziel“ ihr Mobilitätskonzept für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 in der Hafencity an der Elbe präsentiert. Man nimmt sich viel vor:

- Die Spiele finden im Herzen der Stadt, am Wasser und am Hafen statt, sollen Spiele der kurzen Wege sein, bei denen alle sicher und barrierefrei ans Ziel kommen.
- Umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Busse, Bahnen, Rad- und Fußverkehr haben Vorrang.
- Die Spiele wirken als Katalysator für eine nachhaltig orientierte Mobilität in Hamburg.
- Der neue Stadtteil OlympiaCity wird Vorbild für eine klimafreundliche und verkehrssparsame Mobilität.

Alle kommen ans Ziel meint die Sportler und Besucher, 4 Mio. Gäste, vor allem aber die Bevölkerung und die Wirtschaft. Die Olympiade in London 2012 hat gezeigt, dass das Alltagsleben einer Metropole durch die Spiele nicht erheblich eingeschränkt werden, es keinen Ausnahmezustand par excellence geben muss.

Diesen Anspruch stellt sich Hamburg auch. Zumal die Stadt und der Hafen ein Räderwerk sind, das Tag und Nacht läuft. Doch es gibt viel zu tun.

Kommt man heute, um nur ein Beispiel zu nennen, am Hauptbahnhof an, ist es schwer vorstellbar, wie dort ohne erhebliche Veränderungen große Menschenmengen zügig und gefahrlos bewältigt werden können. Die aktuelle Situation der im Bahnhof „gestrandeten“ Flüchtlinge, die nach Skandinavien weiter wollen, scheint demgegenüber nur ein kleines Problem.

Die Elbe fließt durch Hamburg und hat schon viel gesehen. Zwischen 1850 und 1939 war Hamburg das „Tor zur Welt“ für über fünf Millionen europäische Auswanderer. 1901 eröffnete die HAPAG auf der Elbinsel Veddel fünfzehn neue Auswandererhallen, deren Anzahl in den Folgejahren verdoppelt werden musste. 1913 wurde die Höchstmarke von über 170 000 Emigranten erreicht. Hamburg war Deutschlands größter Auswanderungshafen geworden. Heute zeigt das Museum "BallinStadt" in drei rekonstruierten Hallen, wie Hamburg an der Elbe Ankunft, Aufenthalt und Weiterfahrt der Emigranten organisiert und effektiv bewältigt hat. Sicher kein geläufiges Argument für Olympia, aber doch ein Beispiel für die gute Lösung großer Aufgaben.

Den Hafen in vielen Facetten gesehen, gezeichnet und gemalt hat ein Künstler, der sich Hamburg sehr verbunden fühlte, Emil Nolde. In der Kunsthalle ist seit September (und bis Februar 2016) die Ausstellung "Nolde in Hamburg" zu sehen.

Die nächste Transatlantik-Passage der „Queen Mary 2“ von Hamburg nach New York startet am 17. Mai 2016. Ab 2.390 Euro ist man schon dabei. Und im Gegensatz zu den meist armen Auswanderern von 1901 im Zwischendeck der Überseeschiffe lässt sich wohl sagen: Alle kommen ans Ziel.

Fährt dieser Zug nach Kötzschenbroda?

*„Verzeihn Sie, mein Herr, fährt dieser Zug nach Kötzschenbroda?
Er schafft's vielleicht, wenn's mit der Kohle noch reicht.“*

In den ersten Märzwochen wird kein Zug nach Kötzschenbroda fahren. Es fehlt nicht an Kohle, wie im Gassenhauer von 1946. Vielmehr sperrt die Deutsche Bahn die Strecke zwischen dem Bahnhof Dresden-Neustadt und Coswig. Der viergleisige Ausbau geht in die letzte Etappe. Am 20. März 2016 soll die Trennung zwischen Fernbahn- und S-Bahn-Gleisen abgeschlossen sein. Dann rollen die S-Bahnen im oberen Elbtal zwischen Pirna und Meißen durchgehend auf eigenem Gleis. Ein neuer Haltepunkt am Bischofsplatz, von dem aus auch die „Bunte Republik Neustadt“ schnell erreichbar ist, und zwei komplett umgestaltete Haltepunkte sind die letzten Infrastrukturmaßnahmen auf dieser Strecke. Die Schnell- und Regionalzüge von Berlin, Cottbus und Leipzig rauschen durch Radebeul mit seinen Weinhängen und Villenvierteln, und wer aufpasst, entdeckt das Belvedere von Schloss Wackerbarth am Fuße der Weinberge. In diesem Jahr feiert man dort 180 Jahre Sektkelerei in Sachsen.

Die Große Kreisstadt Radebeul hat auf Drängen der Bahn, so sagt die Stadtverwaltung, ihre Bahnhöfe vom Fernverkehr abgehängt. Nach dem Streckenausbau gibt es keine Bahnsteige mehr, an denen Fern- oder Regionalzüge halten können. Aber der Zug nach Kötzschenbroda fährt. Das ist die S-Bahn. Die nimmt weiterhin im Halbstundentakt ihre Fahrgäste mit. Noch gibt es keine Entscheidung des Verkehrsverbundes Obere Elbe (VVO), die Zugfolge auf fünfzehn Minuten zu verdichten. Die Mittel für den Nahverkehr werden knapper. Dafür haben die Deutsche Bahn und der Freistaat Sachsen 2014 eine Hochglanzbroschüre herausgegeben: „Strategiekonzept Schiene, Eisenbahninfrastruktur im Freistaat Sachsen“. Zweifellos ist viel geschaffen worden, allerdings auch viel teurer als geplant. Zum Beispiel der City-Tunnel Leipzig. Anderes braucht länger als ursprünglich vorgesehen. Die Strecke von Dresden nach Berlin ist fünfundzwanzig Jahre nach der deutschen Einheit immer noch nicht vollständig ausgebaut. Zunächst wird sie im Sommer wegen weiterer Bauarbeiten gesperrt. Zum Fahrplanwechsel 2017 (!) soll es dann endlich soweit sein, dass die Züge mit 160 km/h fahren können.

Wie auch immer, pro Stunde ein Schnell- und Regionalzug nach Leipzig (und weiter nach Wiesbaden bzw. Hannover), einer nach Cottbus oder Hoyerswerda und aller zwei Stunden ein Eurocity nach Berlin, das ist alles, was auf den zwei Gleisen neben der S-Bahn rollt. Und so werden es die langen Güterzüge sein, deren Lärm die Anwohner daran erinnert, an einer Bahnstrecke zu leben. Neben Containern transportieren sie vor allem neue Autos...

Dresden bereitet seine Bewerbung als europäische Kulturhauptstadt vor. In diesem Jahr trägt das polnische Breslau diesen Titel. Dorthin gelangt man von Dresden aus (wieder) mit einem Regionalexpress. Ich werde in Kürze darüber berichten. Elbaufwärts fahren die Berliner Züge weiter nach Prag. Vielleicht gelangen sie dereinst nicht mehr durch die Sächsische Schweiz nach Böhmen, sondern in einem langen Tunnel. Der Freistaat hofft, dass dieses Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Ebenso wie der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke nach Görlitz bis an die polnische Grenze. Schade, dass zu Zeiten August des Starken noch keine Eisenbahn fuhr. Damals war Dresden eine europäische Metropole, auch wenn die Preußen im nahen Schlesien und die Habsburger im angrenzenden Böhmen residierten.

Ende März kommt der Frühlingsanfang und der Zug fährt wieder nach Kötzschenbroda. Dort lohnt sich ein Osterspaziergang: zum Elbufer gehen, Osterglocken und Tulpen in den Gärten bewundern und zum Abschluss eines der Weinlokale in Altkötzschenbroda, dem „Grinzing von Dresden“ besuchen. Gute Reise!

Elbklänge

Elbphilharmonie Hamburg: „Zum Raum wird hier die Zeit“, wenn im Januar 2017 das erste Konzert erklingt. „Wonderful town“ singt man in Dresden. Über alte und neue Musik entlang der Elbe... und eine Schifffahrt, die es so noch nicht gibt.

Die Sommerabendklänge aus der Berliner Waldbühne, Bedřich Smetanas (1824 – 1884) „Die Moldau“, noch im Ohr, stehen wir jetzt im böhmischen Melnik. Wo der Fluss in die Elbe mündet. Eigentlich ist es eher umgekehrt. Wir stellen uns vor, ein Schiff legt ab und beginnt eine knapp tausend Kilometer lange Reise elbabwärts. Schep-pernd spielt auf dem Deck eine Bordkapelle die „Melniker Polka“ (Ferdinand Petr): "Melniker Reben, Melniker Mädchen sind überall gar wohlbekannt, froh ist das Leben in diesem Städtchen, so wie im ganzen Böhmerland. Rechts fließt die Elbe, links fließt die Moldau (*in Flussrichtung gesehen, S.G.*), Melnik liegt am Zusammenfluss, wenn man dort Wein trinkt, haben die Mädchen nichts gegen ein Kuss!" Tusch!

Ein paar Stunden später taucht die Silhouette Dresdens auf. Die Stadt, die Kulturhauptstadt 2025 werden will. Vom Schiff aus sieht man nicht, wo in Kürze die Musik spielen wird. Im Dezember 2016 öffnet das Kraftwerk Mitte Dresden. Wo früher Kohlestaub und Schornsteinquahl die Umgebung verdreckten, ist eine neue Spielstätte für das

“Theater der Jungen Generation” und das Operettentheater entstanden. Wie so oft in Dresden, urteilten viele eher skeptisch als begeistert über das Projekt. Doch nun ist in der Stadt ein neuer Klang zu hören. Und mit “Wonderful town” steht nicht zufällig Leonard Bernsteins Musical auf dem Spielplan. Vier Monate später folgt die nächste städtische Premiere: der Kulturpalast öffnet (wieder) seine Pforten. Die Dresdner Philharmonie erhält einen modernen Konzertsaal. Auch andere werden hier spielen, singen und tanzen. Außerdem ziehen die städtische Bibliothek und ein Kabarett in das grundhaft sanierte Haus. Es wäre gut, wenn der neue alte Kulturpalast mit seiner Musik die sich immer noch quälenden Stadt ein bisschen versöhnen könnte.

Laut tutet das Dampfschiff, seine Schaufelräder beginnen sich zu drehen. Gemächlich trägt es der Strom elbabwärts. Während sich der “Kahn der fröhlichen Leute” (Titel eines frühen DEFA-Musikfilms) den Meißner Weinhängen nähert, wetteifern alte und junge Bands um den Beifall der Dixielandfreunde. Fünfundvierzig Jahre sind es mittlerweile seit dem ersten Festival in Dresden. “When the Saints go marching in” darf nicht fehlen.

Der lauten Musik folgen (viel) später besinnliche Pianoklänge. An Bord bereitet man sich auf ein besonderes Erlebnis vor. Lutherstadt-Wittenberg an der Elbe wird 2017 so eine Art Welthauptstadt sein. Wo man 500 Jahre Reformation würdig feiern will. Zum Raum wird hier die Zeit.

Die breite Elbe mäandert durch flaches Land. Nimmt Mulde und Saale auf, bevor am Horizont zwei Türme grüßen. Magdeburg. Konkurrentin Dresdens im nationalen Wettbewerb, wer sich als deutsche Kandidatin für die Kulturhauptstadt Europas 2025 bewerben darf. Im Opernhaus spielt man Cabaret: “Willkommen, bienvenue, welcome, Fremde, etranger, stranger, Glücklich zu sehen, je suis enchante, Happy to see you, bleibe, reste, stay, Willkommen, bienvenue, welcome ... Im Cabaret, au Cabaret, to Cabaret”. Elbklänge in unruhigen Zeiten. Und ein bisschen hintergründiger Humor.

Viele Sinfonien lang ist die Strecke, bevor das Ziel und der Höhepunkt der musikalischen Reise erreicht sind. Hamburg. Oft war in den vergangenen Tagen über dessen ambitioniertestes Bauwerk berichtet worden. Nun klingt Musik anstelle von Worten. Im Januar 2017 wird der Konzertsaal der Elbphilharmonie eröffnet. »Zum Raum wird hier die Zeit« ist der Titel des ersten Konzerts. Spannend zeigt eine NDR-Dokumentation den langen, im Wortsinne steinigen Weg von der ersten genialen Idee bis zum krönenden Abschluss. Und während die Elbe weiter gen Nordsee fließt, enden die Elbklänge auf unserem Kahn. Es gibt ihn nicht in dieser Form. Wer Ähnliches erleben will, der kann dem Elbradweg folgen (Smoking postlagernd voraussenden). Mit der Bahn ist das nicht so toll...

August der Starke... Europäer

Dresden will sich als Europäische Kulturhauptstadt 2025 bewerben. Kann dafür ein “oller König”, der schon fast dreihundert Jahre tot ist, noch etwas beitragen? Wie werden Europa, Deutschland und Dresden in knapp neun Jahren aussehen? Ein Statement.

Neulich bin ich in einen Workshop geraten. Ein Dutzend junger Leute diskutierte leidenschaftlich über das Thema “Dresden – Kulturhauptstadt Europa 2025?” Das Fragezeichen im Titel war nicht zufällig gewählt. Den Tenor der Meinungen kann man auf den Punkt bringen: Kulturhauptstadt ja, Dresden mit Fragezeichen. Schöne Stadt und herrliche Landschaft... aber die Einwohner. Kritisch wurde deren konservativer Geist genannt. Man beziehe sich zu stark auf lange Traditionen der “Hochkultur”, klebe sinnbildlich am höfischen Leben des “ollen König” fest. Was von draußen kommt, würde argwöhnisch betrachtet, wenn nicht gar abgelehnt. Leipzig (auch Sachsen) wäre anders, aufgeschlossener. Vieles von dem, was gesagt wurde, stimmt leider mit meinen Erfahrungen überein und doch...

August der Starke, Friedrich August I. von Sachsen also (1670 – 1733), war ein Europäer von Format. Nach einer standesgemäßen Ausbildung, bei der er auch Italienisch, Französisch und Spanisch lernte, wurde der junge Prinz auf eine dreijährige Tour zu den großen europäischen Königshäusern geschickt. Dort erlebte er, wie absolutistisch regiert und wie Kunst und Kultur gefördert wurde. Diese Eindrücke nahm er mit und schon bald – 1694 – begann er als Kurfürst das verschlafene Residenzstädtchen Dresden zu einer europäischen Metropole umzugestalten. Ausländer waren hierzu willkommen. Friedrich August I. modernisierte Sachsens Verwaltung und drängte adlige Einzelinteressen zurück. Die Jahrhunderte überdauert und nach Zerstörungen immer wieder aufgebaut bilden barocke Schlösser und Gärten, Paläste und Kirchen einen Grundstock der sächsischen Baukultur. Als König von Polen und oberster Kriegsherr Sachsens war August in der europäischen Politik sehr präsent. Zugleich haben manche seiner, vor allem kriegerischen Taten den Untertanen Elend gebracht. Doch wenn die heutige “Stadtgesellschaft” Dresdens, sofern es sie in solcher Homogenität gibt, wirklich am “ollen König” und seiner Kultur (Oper, Gemäldegalerie, Schlösserland Sachsen usw.) hängt, dann sollten die Stadtoberen sich das zunutze machen. Und August den Starken als Europäer herausheben (nicht glorifizieren). Einen Vorschlag, wie das aussehen könnte, zeigt meine Fotomontage.

Bei der Bewerbung Dresdens als Kulturhauptstadt Europas frage ich mich, wie Europa, Deutschland und Dresden 2025, also in knapp neun Jahren aussehen werden. Haben bis dahin noch einige "Jahrhundert"-Fluten die Stadt heimgesucht? Waren weitere Flüchtlingswellen zu verkraften? Wird Europa wieder auf dem Weg nach vorn sein oder sind die zentrifugalen Kräfte noch stärker geworden? Hat uns die Digitalisierung weiter entfremdet oder auf neue Weise verbunden? Bringt die erwartete größere Einwohnerzahl Dresdens frischen Wind in die Stadt oder wächst zugleich die soziale Spannung? Es geht nicht darum, sich das schwärzeste Szenario auszudenken. Vielmehr sollte die Bewerbung deutlich machen, dass Kultur ein Anker ist, der die Gesellschaft im positiven Sinne fest- und zusammenhält.

Was überhaupt ist Kultur? In Wikipedia finde ich: *"Kultur bezeichnet im weitesten Sinne alles, was der Mensch selbst gestaltend hervorbringt, im Unterschied zu der von ihm nicht geschaffenen und nicht veränderten Natur."* (31.10.2016) Nachhaltig muss Kultur sein, fanden die meisten Teilnehmer des eingangs genannten Workshops. Die "Hochkultur" Augustscher Prägung ist das bereits. Jetzt kommt es auf nachhaltige Alltagskultur an. Eine auf gegenseitigem Respekt beruhende Streitkultur gehört dazu, die Konflikte löst und nicht verschärft. Wenn alle nur laut schreien, hört keiner mehr zu. Bessere Baukultur ist ein weiteres Element. Interkulturelles Leben ebenso. Vielleicht hat Dresden eine Chance Kulturhauptstadt Europas 2025 zu werden, wenn es diesen Ansatz in der Bewerbung wählt. Die Stadt braucht ihn ohnehin.

Schloss Pillnitz und was einen antreibt

Zwei Sonderausstellungen in Schloss Pillnitz zeigen auf ganz unterschiedliche Weise, wohin der eigene Antrieb führen kann

Gustav Hermann Krumbiegel wird im Dezember 1865 in Sachsen geboren. Als Teenager beginnt er eine Lehre in den Königlichen Gärten von Schloss Pillnitz bei Dresden. Ihn begeistern vor allem die exotischen Pflanzen, die man hier sammelt und pflegt. Als Krumbiegel die Lehre abgeschlossen hat, zieht er nordwärts und arbeitet in Gärten von Schweriner und Hamburger Residenzen. Dort hört er von den berühmten Royal Botanic Gardens in Kew, im Westen Londons nahe der Themse. Mit 22 Jahren bewirbt er sich dort erstmals um eine Stelle. Nach drei Jahre wird er endlich angenommen. Da lebt er schon eine Weile auf der Insel. Nochmals drei Jahre später entsendet man ihn nach Indien. Damals eine der britischen Kolonien. Krumbiegel wird "Superintendent of Government Gardens" in den Fürstenstaaten Baroda und Mysore. Als Gärtner der Maharadschas wird er fortan private und öffentliche Gärten und Parkanlagen pflegen. Fast vierzig Jahre lang. In Pillnitz ist er eigentlich schon vergessen. Indien ehrt ihn bis heute. Als sein 150. Geburtstag bevorsteht und man in weiter Ferne ein Fest vorbereitet, wird auch das Interesse hierzulande geweckt. Das "Schlösserland Sachsen" sucht seinen fast verlorenen Sohn. Im Neuen Palais des Pillnitzer Schlosses, in dessen Gärten alles begann, ist seit dem 30. April 2016 die Ausstellung „Der Gärtner des Maharadschas - Ein Sachse bezaubert Indien“ zu sehen. Im Schlossgarten selbst findet man indische Gartenkunst, zum Beispiel florale Pfauenskulpturen, ein Teppichbeet und die Blumentreppe vor dem Neuen Palais. Krumbiegel, der als junger Mann aus eigenem Antrieb in die Welt hinausging, hat Gärten nicht nur ihrer Schönheit wegen gestaltet, sondern das Grün als wesentliches Element lebenswerter Städte betrachtet. Ein Pfadfinder der Baukultur. Auch davon berichtet die Ausstellung. Für mich ist sie zugleich eine Erinnerung an unsere Reise zu Gärten im Süden Englands. 2011 waren wir unter anderem im Wisley Garden bei London und in Sissinghurst. Die Royal Botanic Gardens Kew stehen auf dem Reiseplan für irgendwann...

Ein Haus weiter, im Wasserpalais des Pillnitzer Schlosses, geht es auch um Dinge, die Menschen bewegen. "Der eigene Antrieb – oder wie uns das Rad bewegt" heißt die Ausstellung rund ums Fahrrad und Radfahren. Vom Hochrad bis zum Klappfahrrad reicht die Palette der Exponate. Exotische Räder, Reifen, Sattel und Leuchten, Trikots von der Friedensfahrt bis zur Tour de France sind zu sehen. Vor einigen Jahren besuchte ich das Technische Museum Wien. Dort ist in der großen Ausstellung Mobilität auch die Geschichte des Fahrrads anschaulich nachzuvollziehen. Die Schau in Pillnitz ist eine Nummer kleiner. Doch es lohnt sich. Zahlreiche visuelle Animationen verdeutlichen die soziale Dimension des Radfahrens. Auf Fahrrädern bewegten sich viele Arbeiter zu den Fabriken. In der Freizeit gründeten sie Radsportvereine. Die Emanzipation der Frauen führte auch über das Rad. Andernorts ist das heute noch ein aktuelles Anliegen (*Stefan Grahl: In größeren Dimensionen, Radverkehrsstrategien in Australien und den USA; Internationales Verkehrswesen September 2015*). Man sieht Rad fahrende Hippies in Kalifornien und das Doping im Radsport. Doch wir trinken bloß Wasser, steigen auf die Räder und fahren mit und aus eigenem Antrieb auf dem Elbradweg nach Hause zurück.

Über sieben Brücken kannst du gehn...

Neun Brücken verbinden das linke Elbufer in Dresden mit dem rechten, und umgekehrt. Auf einer davon rollt die Eisenbahn, ein weitere nutzt die Autobahn (mit Radfahrbahn daneben, für die Genauen unter den Lesern). Folglich kann man über sieben Brücken gehen.

Städte, die an Flüssen gebaut wurden, leben mit und durch ihre(n) Brücken. Stadtgeschichte ist zugleich die Geschichte der geplanten und (nicht) realisierten Brücken.

Der Journalist Peter Hilbert von der „Sächsischen Zeitung“ schreibt in seinem Buch „Dresdner Brücken - Von den Anfängen bis zur Gegenwart“ auch über die Geschichte und die heutigen Anforderungen an die Flügelwegbrücke, die Marienbrücke, die Augustusbrücke, die Carolabrücke, die Albertbrücke, die Waldschlößchenbrücke und das „Blaue Wunder“. Zeitzeugen kommen zu Wort.

Weithin bekannt ist das Dresdner Dilemma um den Bau der Waldschlößchenbrücke und die Aberkennung des Welterbe-Titels. Und doch nichts Außergewöhnliches. Weltweit gab und gibt es Auseinandersetzungen darüber, wie man von einem Ufer zum anderen kommt.

Beispiel 1: Bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestand keine feste Verbindung über die Donau zwischen den beiden Städten Buda und Pest. Der ungarische Graf István Széchenyi initiierte 1832 die Gründung des Budapester Brückenvereins. Die Kettenbrücke wird geplant, von ihren Gegnern bekämpft, dann doch gebaut und 1849 eröffnet. József Lengyel (1896-1974) schrieb darüber und über das aufregende Leben des Grafen Széchenyi sein berühmtes Buch „Die Kettenbrücke“.

Beispiel 2: Am 14. April 2016 erschien in der Online-Ausgabe der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ ein Bericht über die geplante „Garden-Bridge“ in London. Im übernächsten Jahr soll sich die 366 Meter lange Brücke über die Themse spannen. Dann überqueren die Passanten den Fluss durch einen üppig grünen Garten. Das Projekt ist nicht neu. 1997 entstand die Idee, auf diese Weise der verunglückten Lady Di zu gedenken... Gestritten wird heftig über das neue „Disneyland mit Pflanzen“. Ist es öffentlicher Raum oder privater Park mit Restriktionen in der Nutzung? Weil die Brücke teurer wird als ursprünglich kalkuliert (!), reichen private Spenden nicht aus, die Stadt muss zuzahlen.

Zurück nach Dresden. Seit 2013 wird schrittweise das Elbe-Brücken-Informationssystem (EBIS) aufgebaut. Es informiert vor allem ortskundige Pendler online über die aktuelle Verkehrslage auf den Elbbrücken. Wenn möglich, kann man auf eine Alternativroute ausweichen. Die Stadt Dresden zählt EBIS zu ihren ersten Smart City Projekten.

Smart City ist das Synonym für die vernetzte Stadt. Die Herkunft des englischen Worts „smart“ ist wesentlich älter als sein Gebrauch im digitalen Zeitalter. Nach wiktionary.org steht es für aufgeweckt, geschickt, umtriebig, weitläufig, weltgewandt usw., schlichtweg also für intelligent.

Brücken einer wirklich smarten Stadt sind nicht nur unverzichtbarer Teil einer intelligent genutzten Verkehrsinfrastruktur. Es sind zugleich Elemente urbanen Lebens im weiteren Sinne. Die Entscheidung, die Augustusbrücke nach ihrer Sanierung vom motorisierten Individualverkehr zu befreien, ist gut für Fußgänger und Radfahrer. Sie zeugt auch von einer weltgewandteren Sicht auf die Stadt. Vielleicht gelingt Ähnliches bei der Erhaltung der Loschwitzer Brücke, dem „Blauen Wunder“. Was natürlich bedeutet, an anderer Stelle den Autoverkehr fließen zu lassen... Womit wir wieder bei der Waldschlößchenbrücke angelangt sind.

Natürlich heißt es: *Über sieben Brücken musst du gehn*. Es ist das Titellied des gleichnamigen Films, der im Jahre 1978 gesendet wurde. Die Geschichte einer Liebe ohne Happy End zwischen einem Polen und einer Deutschen.

Komisch, warum man bei diesem Lied auch an Dresden und seine Brücken denkt...

25 Jahre Deutsche Einheit – Berlin war die Werkstatt

„Berlin ist die Werkstatt der deutschen Einheit“. Dieser Satz wurde häufig gebraucht, vor allem in den 90er Jahren. Ich hörte ihn zum ersten Mal vom damaligen Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen. Sozusagen vom Werkstattmeister. War es auch eine Meisterwerkstatt mit hoher Qualität?

Am 3. Oktober 1990 trat die DDR der BRD bei nach Artikel 23 des Grundgesetzes. Die deutsche Teilung war politisch überwunden worden. Kurz zuvor, am 1. Juli 1990, startete die Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion zwischen den bis dato zwei deutschen Staaten. Aus Ost- und Westberlin wurde wieder ein Berlin. „Eine Stadt wie keine andere“ hat sie Bernt Engelmann titulierte.

Ich habe in der Werkstatt gearbeitet. Seit 1985 war ich Fachdirektor für Elektrotechnische Anlagen in der Ostberliner-Bezirksdirektion für Straßenwesen. Mehr als zweihundert Mitarbeiter planten und errichteten Lichtsignalanlagen zur Verkehrsregelung und die elektrische Straßenbeleuchtung, vom Kabeltiefbau bis zur elektronischen Steuerung. Einen großen Umfang nahm die Instandhaltung der Anlagen ein. Kein leichtes Unterfangen in Anbetracht der bekannten Engpasssituation bei vielen Ausrüstungsteilen. Dann wurde auch das Personal knapp. Die Ausreisewelle hinterließ Lücken.

Im Herbst und Winter 1989/90 geriet die Bezirksdirektion zunehmend in eine desolante Situation. Deshalb wollten wir den Fachbereich Elektrotechnische Anlagen dort herauslösen und als selbständigen Betrieb weiterführen. Ich entwickelte ein Unternehmenskonzept und verfolgte es zielstrebig mit einigen engagierten Kollegen. Dabei musste die immer ungeduldiger werdende Belegschaft eingebunden werden. Bei alledem änderten sich fast täglich die Umstände. Die staatliche Treuhandanstalt nahm ihre Arbeit auf und die Betriebe wurden in Kapitalgesellschaften umgewandelt. Zehn Tage vor Beginn der Wirtschafts- und Währungsunion gründeten wir die Berliner Licht- und Signaltechnik GmbH (BLS) und ich wurde ihr Geschäftsführer. Wir arbeiteten ohne Unterbrechung weiter.

In der künftigen Werkstatt für die deutsche Einheit rang man bereits vordem um Personal und Kunden. Schon kurz nach Öffnung der Grenze im November 1989 gab es erste Kontakte mit unseren „Pendants“ in West-Berlin. Das war normal, denn die Arbeit spielte sich im öffentlichen Straßenraum ab. Hier wie „drüben“ standen Ampeln und Laternen. Wenn nun der östliche Teil dem westlichen beitreten sollte, und zudem von diesem die Währung kam, dann war für eine Reihe von Leuten klar, wer auf Berlins Straßen künftig das Sagen haben würde. Nicht nur einmal wurde ich gefragt, ob denn unsere Vorbereitungen für die Betriebsgründung noch nötig seien... Dass sie dennoch stattfand und wirtschaftlich ein Erfolg wurde, haben wir einigen Verantwortlichen in Ost und West mit zu verdanken. Herbert Liman, der damalige Abteilungsleiter Verkehrswegebau beim Berliner Senat zählte zu den fairen und verlässlichen Partnern, ebenso Herr Dr. Beyer vom Energieversorger BEWAG. Andere warfen uns Knüppel zwischen die Beine. Wir stolperten, fielen aber nicht hin.

Arbeit gab es viel in der Werkstatt der deutschen Einheit. Getrennte Straßen wurden verbunden und mit Licht erhellt. Die Verkehrsströme zwischen Ost nach West nahmen erheblich zu. Verkehrlenkung in alle Bezirke und ins Brandenburger Umland war erforderlich. Der durch die Mauer bedingte West-Berliner „Inselbetrieb“ im Straßenverkehr hörte auf und ein modernes Verkehrsmanagement trat Schritt für Schritt an seine Stelle.

Anfänglich gab es noch eine lokale „Arbeitsteilung“ zwischen Ost- und Westberliner Unternehmen. Doch Mitte der neunziger Jahre war dann Wettbewerb unumgänglich geworden. Das mussten nicht nur wir ehemaligen Ostberliner lernen... Der Sonderfall Westberlin hatte sich in vielen Köpfen festgesetzt. Mentaler Wandel und Zusammenwachsen der Stadt waren das, was in der Werkstatt der deutschen Einheit geleistet werden musste. Ob Meisterleistung oder nicht, es hat uns zusammengebracht.

Die Berliner Licht- und Signaltechnik GmbH wurde Ende 1991 von der Treuhandanstalt an ein ähnlich geartetes Unternehmen aus Frankfurt am Main verkauft. Berlin war interessant geworden.

Herrliche Berge, sonnige Höhen... Berlin!

Teufelsberg, Großer und Kleiner Müggelberg, und demnächst mit der Seilbahn auf den Kienberg. Im Frühjahr 2017 öffnet hier die Internationale Gartenausstellung Berlin. Ein temporärer Event mit Langzeitwirkung als Teil der „Strategie Stadtlandschaft Berlin“ am Rande von zwei Großsiedlungen. Auch andernorts trifft grüne Infrastruktur auf smarte Mobilität. Zwei Besuchsnotizen.

Kreuzberger Nächte sind lang und die im Prenzlauer Berg auch nicht kürzer. Mit Bergsteigen hat das (fast) nichts zu tun. Der Große und Kleine Müggelberg hingegen erheben sich aus der umgebenden Landschaft von Wald und Wasser. Ebenso der aufgeschüttete und begrünte Teufelsberg im Grunewald. Mehr als vierzig Prozent der Berliner Stadtfläche sind Grün- und Freiflächen. Und damit eine riesiges Potenzial und eine große Chance, dem Klimawan-

del so zu begegnen, dass vitales urbanes Leben möglich bleibt. Hier setzt die „Strategie Stadtlandschaft Berlin“ an. Die Bundesstiftung Baukultur hatte deshalb Ende September 2016 nach Berlin eingeladen, um über „Grüne Strategien für die Stadt“ zu diskutieren. Die zweitägige Veranstaltung fand in Marzahn statt, wo im April 2017 die Internationale Gartenausstellung eröffnet werden soll. Dort gibt es schon die „Gärten der Welt“ und sie werden Teil einer mehr als doppelt so großen grünen Stadtlandschaft sein. Der *Kienberg* gehört dazu. Wie der Teufelsberg und der „Mont Klamott“ im Friedrichshain entstand er vor allem durch Aufschütten von Trümmern aus dem Zweiten Weltkrieg. Während man bisher den 102 Meter hohen (!) Hügel nur zu Fuß erklimmen konnte, werden die IGA-Besucher bequem mit der Seilbahn hinaufbefördert. Der Fahrpreis ist im Ausstellungsticket inkludiert (Einzelpreis 20 Euro). Was es nach Ende der Gartenausstellung im Oktober 2017 kostet, war noch nicht zu erfahren. Dann soll der Volkspark Kienberg frei zugänglich sein und vor allem den Einwohnern der Großsiedlungen Marzahn und Hellersdorf als Naherholungsgebiet dienen.

Womit die Frage steht, wie die Berliner Nachbarn und ihre Gäste aus Pankow, Wilmersdorf, Köln und Hamburg dorthin gelangen. Die einen zu Fuß und mit dem Fahrrad, die anderen mit der U-Bahn. Tatsächlich gelangt man heute schon vom Alexanderplatz mit der U5 bis zum östlichen Eingang. Die Station wird zurzeit modernisiert. Im Jahre 2020 (...) fährt die U-Bahn vom Hauptbahnhof aus ins Grüne. Ob dann auch die Seilbahn noch weiter betrieben wird, soll später entschieden werden. Und so bleiben das Auto und der Bus die vermutlich am meisten genutzten Verkehrsmittel, um zum Kienberg zu gelangen. Leider gehört die Berliner Verkehrsgesellschaft (noch) nicht zu den Sponsoren der Ausstellung. Andernorts gilt die Eintrittskarte zugleich als Nahverkehrs-Fahrschein hin und zurück...

Wenige Tage nach der Exkursion zum IGA-Gelände traf sich in Berlin-Mitte die Community der smart(Phon)en Verkehrsexperten zu einer Tagung über das Mobilitätsmanagement von Morgen. Unter dem Titel „Zukunftschancen durch integrierte Daten und vernetzte Technologien“ erklang wieder das Hohelied auf die digitale Revolution. Autos kommunizieren miteinander und mit der Straßeninfrastruktur. Via Smartphone-App bewegt sich der kundige Nutzer des Öffentlichen Verkehrs flexibel durch das „Dickicht der Städte“ (Bertolt Brecht). Auch Radfahrer und Fußgänger können intelligent (fremdgesteuert) unterwegs sein. Das bietet zugleich die Chance, auf solche Art vernetzte Verkehrsteilnehmer in die nach und nach zu verknüpfenden städtischen Grün- und Freiräumen zu führen. Auf Rad(schnell)wegen durch Grüngürtel und entlang von Flüssen oder wieder freigelegten innerstädtischen Wasserläufen. Smarte „graue“ Infrastruktur (wie die Landschaftsplaner sie nennen) trifft auf „grüne“ Infrastruktur. Bleiben noch die Mountainbiker und Wanderer auf den Teufelsberg oder die Müggelberge. Vielleicht nutzen sie eines Tages eine App namens „Herrliche Berge, sonnige Höhen...Berlin“.

Wenn am Landwehrkanal Kastanienschalen platzen...

... und Früchte herausfallen, dann hört der Spätsommer auf und der Herbst beginnt. Eine schöne Zeit, um in einer Stadt am Wasser spazieren zu gehen. In Berlin, London, Paris und anderswo.

Durch Berlin fließt immer noch die Spree, heißt es im alten Gassenhauer. In London taucht frühmorgens die Tower-Bridge aus dem Nebel der Themse auf. In Paris teilt die Seine die Stadt in Rive Gauche und Rive Droite. Die Namen der Städte verbinden sich mit den Namen der Flüsse, die durch sie fließen und umgekehrt. Dabei sind die Flüsse nicht die einzigen Wasserwege, an denen es sich lohnt zu flanieren. Auch Kanäle haben viel zu bieten.

Knapp elf Kilometer lang erstreckt sich der *Berliner Landwehrkanal* durch Kreuzberg, Neukölln, Tiergarten und Charlottenburg. Anfang des 18. Jahrhunderts wurden die ersten Abschnitte als Entwässerungs- und Floßgräben angelegt, 1850 der gesamte schiffbare Kanal in Betrieb genommen. Heute schippern Ausflugskähne und Sportboote hier entlang. Hausboote haben festgemacht. Die Ufer sind größtenteils Freiräume für Stadtbewohner und Gäste. Viel genutzt und aufwändig zu unterhalten. Und im Frühjahr blühen die Kastanienbäume weiß, rosa und rot. Im Herbst fallen Kastanienfrüchte herab. Naturerlebnis in der Stadt.

1812 wurde mit dem Bau des vierzehn Kilometer langen *Regent's Canal in London* begonnen. Er verbindet Paddington im Westen mit den Docks an der Themse im Osten. Seit einigen Jahrzehnten wird er nicht mehr für den kommerziellen Schiffsverkehr genutzt. Aus der Wasserstraße wurde ein wunderbares städtisches Refugium, an dem man stundenlang entlanglaufen kann. Wir starten die Tour an der nahe gelegenen St. Pancras Station, wo die Eurostar-Züge verkehren. Neben vielen Hausbooten entdeckt man am Kanal moderne Architektur und skurrile Plätze in enger Nachbarschaft. Richtig aufregend bunt wird es in Camden mit seinen Märkten. Ein Stück weiter verlassen wir das Kanalufer und „bezwingen“ den Primrose Hill, von dem aus wir die Skyline Londons bestaunen. Gegenüber liegt der Regent's Park als eine der großen grünen Oasen der Stadt.

Auch in *Paris* war es ein Bahnhof, der Gare de l'Est, in dessen Nähe ich zum ersten Mal den *Canal St. Martin* entdeckte. Der wurde 1825 eingeweiht und diente der Wasserversorgung sowie dem innerstädtischen Güterverkehr.

Der Kanal ist nur 4, 5 Kilometer lang und verläuft teilweise unterirdisch. Ein sonderbares Vergnügen für die Passagiere der Ausflugsschiffe, denen der Canal Saint-Martin heute vorbehalten ist. Eindrucksvolle Bauten und grüne Uferzonen lohnen indes den Weg zu Fuß zurückzulegen. Im vergangenen Winter wurde der Kanal generalüberholt. Und an seinen Ufern fallen jetzt auch die braunen Kastanienfrüchte.

Drei Beispiele für die Geschichte und den Wandel innerstädtischer Kanäle. Doch neben ihrem hohen Freizeitwert für Einheimische und Touristen erlangen die alten Wasserwege heute eine noch größere Bedeutung. Meist von Bäumen, Sträuchern oder gar kleinen Parks gesäumt, bilden sie wichtige Elemente für die "Belüftung" und "Kühlung" dicht bebauter Innenstädte. In Zeiten immer deutlich spürbarer Auswirkungen des Klimawandels bekommt die Kombination von Wasser und Grün eine neue Funktion für die Städte.

Auch in *Dresden* ist das bekannt. Hier verspricht das *Räumliche Leitbild des Stadtumbaus* (2005) am "Leitbild der Europäischen Stadt" festzuhalten. Meint auch die "Entwicklung grüner Schneisen vor allem entlang der Wasserläufe und Kaltluftbahnen". Ein paar Nummern kleiner als in den vorgenannten Hauptstädten ist das Projekt *Marienstraße in der Dresdner Altstadt*. Es wäre segensreich, wenn hier nicht nur Häuser gebaut, sondern wie ursprünglich geplant, der historische Wassergraben mit Bäumen am Ufer wieder entstünde, als Teil eines Grünzugs. Wo im September die Kastanienschalen platzen und Kinder die Früchte aufsammeln.

Zwischen Berlin und Dresden liegt die Lausitz – ein Radfahrerbericht

Vor zweihundert Jahren musste Sachsen die Niederlausitz an Preußen abgeben. Das beschlossen die großen europäischen Herren auf dem Wiener Kongress 1815. Zu lange war der reiche Kurfürst in Dresden dem französischen Kaiser Napoleon gefolgt und von diesem zum König gekrönt worden. 180 Jahre standen die beiden so genannten Lausitzen, die Ober- und die Niederlausitz, vordem unter sächsischer Herrschaft. Als Zugeständnis des katholischen Habsburger Kaisers an den protestantischen Kurfürsten im Prager Frieden von 1635, als Sachsen vorzeitig aus dem Dreißigjährigen Krieg ausstieg.

Von alledem berichtete die erste Brandenburgische Landesausstellung 2014 im rekonstruierten Schloss von Doberlug-Kirchhain. Die Ausstellung trug den Titel „Wo Preußen Sachsen küsst – Szenen einer Nachbarschaft.“ Ich schaute mir das an. Es war am Ende der ersten Etappe meiner Radreise von Dresden nach Berlin. Genau heute vor einem Jahr.

Fast drei Jahrzehnte lang haben wir unzählige Male den Weg von Berlin nach Dresden und zurück mit dem Auto und der Eisenbahn zurückgelegt. Selten unterbrachen wir die Fahrt, um uns anzusehen, was sich links und rechts der Strecke befindet. Schade. Doch lange schon geisterte die Idee im Kopf herum, das Ganze einmal mit dem Fahrrad zu bewältigen. Dann kam die Pressemitteilung, dass der ADFC einen Radfernweg von Berlin nach Dresden ins Leben gerufen hat. Eigentlich sind es zwei Routen, eine haben die Berliner und eine die Dresdner zusammengestellt. Meine Reise folgte keiner von beiden sondern verlief mehr oder weniger entlang der Bahnstrecke: aus dem Elbtal heraus über Großhain an Elsterwerda vorbei nach Doberlug-Kirchhain. Die zweite Etappe führte über den Lausitzer Höhenrücken, Uckro und Golßen nach Baruth. Von dort fuhr ich am dritten Tag weiter westlich und damit teilweise auf der „Berliner“ ADFC-Route. Berlin-Lichtenrade war eigentlich mein Ziel, doch ich radelte weiter bis zum Tempelhofer Feld, und drehte auf dem ehemaligen Flughafen die Abschlussrunde. Die einzelnen Etappen habe ich mit Hilfe des ADFC - *Tourenportals* geplant.

Nun lässt mich die Lausitz nicht mehr los. Den Spreeradweg zwischen Spremberg und Lübbenau und das neue Lausitzer Seenland bei Senftenberg hatten wir schon erkundet. Jetzt folgten weitere Touren: von Dresden nach Senftenberg, von Bautzen auf dem Spreeradweg nach Spremberg und weiter nach Hoyerswerda, von Zabeltitz entlang des Röder- und Elsterradwegs nach Herzberg/ Elster.

Das südliche Brandenburg ist eine unspektakuläre Landschaft, die mit Wäldern, Wiesen und Flüssen Ruhe ausstrahlt. Die Dörfer sind schlicht und manche wirken nicht sehr einladend. Doch die Leute erwidern freundlich meinen Gruß. Wenn man etwas fragt, antworten sie bereitwillig und wünschen eine gute Fahrt.

Für Radfahrer ist das Land Brandenburg ein Paradies, zumindest außerhalb der Orte mit Kopfsteinpflaster. Die Wegweisung der zahlreichen touristischen Routen ist weitgehend vollständig. Das lässt sich von Sachsen so nicht sagen. Den Unterschied merkt man dort, wo Preußen Sachsen küsst, das heißt nach dem Überfahren der Landesgrenze. Ein Beispiel: im Landkreis Nordsachsen fällt offensichtlich die Kilometrierung schwer. Kommt man von Mühlberg an der Elbe (Südbrandenburg) über die neue Brücke, wird die Entfernung nach Riesa auf dem Elbradweg mit 18,5 km angegeben. Erreicht man dann das Ziel, sind es schlicht mal sieben Kilometer mehr... Auch fehlt ein zusammenhängendes touristisches Radwegenetz.

Im übernächsten Jahr wird ein weiteres historisches Jubiläum gefeiert: 500 Jahre Luther'sche Reformation. Das berührt stark die Traditionen in Brandenburg/Preußen und Sachsen. Doch beide Länder verbindet noch mehr. Zum Beispiel die Lausitz. Sie liegt zwischen Berlin und Dresden. Vielleicht entsteht hier einmal ein länderübergreifendes Radwegenetz. Es lohnte sich, wie ich „erfahren“ habe.

Fontane auf dem Fahrrad

Der Fernradweg Berlin – Dresden führt durch den Spreewald und das neue Lausitzer Seengebiet. An und abseits dieser Route gibt es vom Fahrrad aus manches zu entdecken. Bequemer und schneller als zu Fontanes Zeiten.

Fontane auf dem Fahrrad klingt ein bisschen wie "Molière auf dem Fahrrad", ein kleiner aber feiner französischer Film (2012, Hauptrolle Fabrice Luchini). Viel gemeinsam haben sie nicht. Bis auf die Abgeschiedenheit der weiten Landschaft. Fontane hat seine "Wanderungen durch die Mark Brandenburg" nur teilweise zu Fuß unternommen. In Pferdekarren und auf Booten soll er die "Lande zwischen Elbe und Oder" erkundet haben. Vom Fahrradfahren liest man nichts. Das wäre im märkischen Sand und auf dem dörflichen Kopfsteinpflaster sicher strapaziös gewesen. Und das tourentaugliche Fahrrad wurde erst später entwickelt. Doch der Titel "Fontane auf dem Fahrrad" ging mir nicht aus dem Kopf, als ich mal wieder durch die Lausitz radelte. "Zustände von Armut und Verwahrlosung schieben sich in die Zustände modernen Kulturlebens ein... wo es gut sein könnte, da triffst du es vielleicht

schlecht, und wo du das Kümmerlichste erwartest, überraschen dich Luxus und Behaglichkeit“ (Theodor Fontane 1864).

Meine Radtour führte von Baruth/ Mark über Märkisch-Buchholz und Groß Wasserburg nach Lübben. Von dort aus fuhr ich am nächsten Tag nach Senftenberg. Ich wollte ein weiteres Stück des Fernradwegs Berlin – Dresden erkunden. Genauer gesagt, den Abschnitt, der durch die Lausitz führt.

In Baruth hatte ich im vorletzten Jahr Station gemacht, als ich auf “selbstgestrickter” Route von Dresden nach Berlin geradelt bin (Blogbeitrag 27. August 2015). Der Weg von hier aus nach Märkisch-Buchholz beschreibt (vom Fläming kommend) in etwa die nordwestliche Grenze der Lausitz. Märkisch Buchholz hieß bis 1937 Wendisch-Buchholz und ist heute mit knapp 800 Einwohnern die kleinste Stadt Brandenburgs. Die Kirche steht in der Mitte und einen Lebensmittelladen gibt es auch. Nicht weit vom Markt entfernt kann man in einem kleinen Eckhaus Spreewälder Spezialitäten kaufen. Die freundliche Dame fungiert zugleich als örtliche Touristeninformation. Von ihr erfuhr ich, wo der Schriftsteller Franz Fühmann (1922 – 1984) wohnte und wie ich sein Grab auf dem hiesigen Friedhof finde. Außerdem: Reste eines Jüdischen Friedhofs mit alten Grabsteinen sind am Stadtrand im Wald unter hohen Bäumen verborgen. Durch Märkisch-Buchholz führt der Dahme-Radweg. Ihm folgt bis hierher der von Berlin kommende Fernradweg des Dresdner ADFC. Im Weiteren verläuft dieser auf dem “Hofjagdweg” bis Groß Wasserburg, wo er den Spree- und den Gurkenradweg trifft. Nun ist man im Unteren Spreewald. Die Landschaft ist weiter und seenreicher als südlich von Lübbenau, wo der Spreeradweg das Passieren zahlreicher steiler Holzbrücken verlangt. In Schlepzig trifft man auf die Schiffer mit ihren Spreekähnen. Das wiederholt sich in Lübben, einer sehenswerten Kleinstadt.

Für meine weitere Fahrt habe ich zum schon genannten Fernradweg noch eine andere Variante zur Auswahl: das ADFC-Tourenportal bietet eine ca. zehn Kilometer kürzere Strecke bis Senftenberg an. Ich folge dieser. Ohne Fahrrad-Navi bin ich auf die ausgedruckten PDF-Pläne angewiesen. Die sind sehr genau und führen mich größtenteils über Abschnitte der bekannten Brandenburger Radwanderrouen. Nur zum Schluss wird es spannend. Ich soll die Straße durch den stillgelegten Teil des Tagebaus Meuro nehmen. Offiziell ist die Durchfahrt verboten. Doch außer mir sind hier viele Autofahrer unterwegs. Irgendwann endet die Straße und mündet ohne Wegweisung in eine andere. Die ist auf meinem Plan nicht eingetragen... Zum Glück kommt ein kleiner Transporter vom Straßendienst. Der hält an und ich erfahre, in welche Richtung ich fahren soll. Bald komme ich am Zielort Senftenberg an. Fontane wäre - ohne Fahrrad - vermutlich an einem Tage nicht so weit gekommen.

Grenzerfahrungen

Es gibt spannendere Themen als die Kreisgrenzen zwischen Meißen und Elbe-Elster oder Bautzen und Oberspreewald-Lausitz. Ein Irrtum. Hier findet man Industrie- und Verkehrsgeschichte und vor allem ganz große Politik. Mit dem Rad habe ich mal wieder die Grenzregionen von Sachsen und Brandenburg und eine Menge Neues erfahren.

Auf dem Elbradweg zwischen Meißen und Riesa stößt man bei Glaubitz auf ein gemauertes Bassin. Direkt neben der Elbe. Es ist der Endpunkt des Grödel – Elsterwerdaer – Floßkanals. Der führt auf einer Länge von 26 Kilometern bis zur Schwarzen Elster bei Elsterwerda. Und hat eine lange Geschichte.

Der sächsische Kurfürst Friedrich August I (der Starke) baut Dresden zur prächtigen Residenzstadt aus. Dazu benötigt man neben Sandstein auch Holz. Das Erzgebirge ist ausgebeutet, Böhmen verlangt zu viel Geld. Doch die Wälder im Norden Sachsen, an der damals noch nicht begrädigten Schwarzen Elster, sind ein großes Reservoir. Um die geschlagenen Bäume nach Dresden zu bringen, braucht es einen geeigneten Transportweg. 1702 erteilt der Kurfürst den Auftrag, einen Kanal zu planen. Für Kähne, die das Holz an die Elbe bringen, wo es auf größere Schiffe umgeladen und in die Residenzstadt gebracht werden kann. 1748 ist es geschafft, der Kanal wird eröffnet. Freifrau Benedicta Margareta von Löwendal, die in Lauchhammer ein Eisenwerk bauen ließ, vererbt 1776 ihren Besitz an ihr Patenkind Detlev Carl von Einsiedel. Der eröffnet 1779 in dem zu seiner Herrschaft gehörigen Dorf Gröditz an der Röder ein weiteres Hammerwerk. Das für dessen Betrieb notwendige Wasser ist durch den neuen Kanal reichlich vorhanden.

1815 die Zäsur. Der Wiener Kongress zwingt Sachsen, Gebiete der Lausitz an Preußen abtreten. *“Ortrand und die Straße von diesem Orte... mit den Dörfern, welche diese Straße durchschneidet, und zwar so, dass kein Theil der besagten Straße ausser dem preussischen Gebiete bleibe, kommen unter die Herrschaft Preussens.”* (Wiener Congreß-Acte; Quelle: www.histoire-empire.org September 2009, Übersetzung Universität Göttingen). Der Grödel – Elsterwerdaer – Floßkanal wird geteilt. Zwischen Gröditz und Präsen verläuft die Grenze und sorgt dafür, dass die nächsten fünfzig Jahre nichts mehr vom Holz an der Schwarzen Elster zur Elbe gelangt. Dann einigen sich Preußen und Sachsen, den Kanal wieder zu ertüchtigen. Doch für einen neuen Aufschwung ist das fast zu spät. Die neuen

Eisenbahnstrecken von Dresden nach Berlin und von Elsterwerda nach Riesa sind schnellere Transportwege. Das Stahlwerk Gröditz nutzt noch einige Jahrzehnte den Kanal.

Heute ist er Teil eines schönen Landschaftsraums und Naturerlebnis. Zwischen dem Elbradweg und dem Elsteradweg schafft die neue *Floßkanal – Route* eine gute Verbindung. Auf dem ADFC – Tourenportal ist sie leider noch nicht zu finden. Auf sächsischem Gebiet wurde ein eigenes Logo für diesen touristischen Radweg kreiert. Infotafeln am Wegesrand vermitteln historische Reminiszenzen. Die 26 Kilometer lange Tour ist gut ausgeschildert. Länderübergreifend werden die Fernziele angezeigt. Nur auf dem Gebiet der brandenburgischen Gemeinde Röderland scheint kein Geld vorhanden, Erinnerungen an den Kanal zu pflegen. Ein nachgebautes Schiffsmodell verwitterte und zerfiel. Die Infotafel nahe der früheren Schleuse in Präsen wird bald folgen. Vielleicht kann der Freistaat Sachsen etwas spenden. Immerhin gab der sächsische Kurfürst den Anstoß, den Kanal zu bauen.

Ich bin dann weiter geradelt. Zum Elsterwerdaer Schloss und auf dem Elsterradweg nach Lauchhammer West. Im Schlosspark läutete die Glocke der Kirche zu Mittag. Das Schloss selbst, es gehörte der schon erwähnten Freifrau von Löwendahl, brannte 1945 vollständig ab. Zurück fuhr ich meist im Schatten des Waldes über Frauendorf nach Ortrand. Das wäre auch ein Routenvorschlag [Länge ca. 60 km; An-/Abreise mit Bahn bis Glaubitz bzw. ab Ortrand, VVO-Netz]. Wer eine längere Strecke bevorzugt, fährt von Frauendorf nach Kroppen und stößt dort auf den vom Dresdner ADFC vorgeschlagenen Radweg von Berlin nach Dresden. Diesmal bleibt die Grenzerfahrung aus. Der Übergang von Brandenburg nach Sachsen ist nicht erkennbar. Ich komme aus der Geschichte in den Alltag zurück.

“... bis zu 30° Celsius in der Lausitz”

Die Lausitz kennen viele bloß aus dem Wetterbericht, wenn es dort heißer ist als anderswo. Doch die Region im Osten Deutschlands verspricht landschaftliche Entdeckungen und weist eine eindrucksvolle Geschichte auf. Nur hinkommen muss man erst einmal...

Der Wetterbericht meldete neulich wieder “...bis zu 30 Grad in der Lausitz”. Auf diese Weise hörten auch entfernt wohnende Bürger den Namen einer Region im Osten ihres Landes. Ansonsten tun sich Touristen immer noch schwer hierher zu kommen. Klagte vorgestern die “Lausitzer Rundschau” und vermisst ein wirkungsvolles Marketingkonzept. Nur der Spreewald zieht immer mehr Besucher an.

Ich bin in diesem Sommer weniger mit dem ICE auf großer Reise gewesen. War nicht in Hamburg, Köln oder München, auch Basel und Berlin sahen mich seltener als sonst. Dafür saß ich öfter in den Regionalzügen nach Riesa, Elsterwerda, Cottbus und Görlitz. Und das hat etwas mit meinem “Lausitz – Projekt” zu tun.

Was ist die Lausitz? “... eine Region in Deutschland und Polen. Sie umfasst den Süden Brandenburgs und den Osten des Freistaates Sachsen sowie Teile der polnischen Woiwodschaften Niederschlesien und Lebus. Die Lausitz gliedert sich von Nord nach Süd in Niederlausitz, Oberlausitz und Lausitzer Gebirge” (Quelle: Wikipedia, 01.09.2016). Wer sie nicht kennt, stellt sich vielleicht ein Land vor, das sich in den Weiten des Ostens verliert, bestenfalls denkt man noch an Braunkohle und wie der Bergbau die Landschaft veränderte.

So seltsam es klingt, ich muss manchmal an die Provence denken. Obwohl beide Regionen augenscheinlich gar nichts Gemeinsames haben und Freunde Südfrankreichs vermutlich entsetzt sind. Nun bin ich schon vor längerer Zeit in der phantastischen Landschaft zwischen Avignon, Luberon und Aix en Provence geradelt und gewandert. Kenne auch Nizza und Cannes an der Côtés d’Azur, Vence und Grasse im bergigen Hinterland. Über die Jahre lernte ich nicht nur den Wein schätzen und die sommerliche Mittagshitze unter schattigen Bäumen aushalten, sondern erfuhr viel über Vergangenheit und Gegenwart dieser Region nahe des Mittelmeers. Die Provence erstreckt sich über mehrere Departments, ist kein administratives Ganzes. Wechselnde Herrscher, Kriege und Zerstörungen, verschiedene Volksgruppen und Konfessionen prägten die Geschichte.

Und genau das trifft auch für die Lausitz zu. Sie lässt sich administrativ nicht so einfach verorten und hat eine sehr wechselvolle Historie.

Die Moderne des 20. und 21. Jahrhunderts setzt(e) Zeichen durch Gartenstädte für Bergarbeiter und danach durch ein weites Seenland, wo vordem Tagebaue waren, durch die neu belebte Saga vom Krabat und die Oberlausitzer Fischwochen im Land der tausend Teiche. Umfänglich restauriert zeigen sich die Klein- und Mittelstädte, einige erinnern an den fast 500 Jahre währenden Sechsstädtebund. Doch Geschichte und Tourismus allein halten eine Region nicht lebendig. Deshalb soll die Lausitz Brücken schlagen ins benachbarte Polen. Nicht am Rande liegen sondern mittendrin.

Dazu gehören auch moderne Verkehrssysteme. Stichwort BER (ich schreibe nur das Kürzel): Der Flughafen wäre ein gutes Eingangstor... Stichwort Bahn: Schnellzüge halten fast nicht in der Lausitz, wenn sie überhaupt dort fahren. Der regionale Schienenverkehr mit modernen Fahrzeugen und auf teilweise sanierten Strecken (nicht Bahnhöfen!)

braucht einen kundenfreundlichen gemeinsamen "Lausitztarif" der Verkehrsverbände. Damit mehr Leute vom Auto umsteigen. Ansonsten bleiben die überwiegend gut ausgebauten Straßen die bequemere und schnellere Alternative.

Mein "Lausitz-Projekt" hängt mit dem Radfahren zusammen. In mehreren Blogbeiträgen habe ich ein bundesländerübergreifendes Radwegenetz als im Wortsinne zielführend vorgeschlagen. Jetzt soll es zumindest eine neue gemeinsame Radwanderkarte geben. Doch es nützt wenig, Signets von touristischen Routen anzubringen, wenn in den sächsischen Kreisen überwiegend keine Wegweisung mit Zielen und Entfernungsangaben besteht. Das erlebte ich neulich wieder auf einer Tour von Bautzen über Niesky nach Görlitz. Auch im digitalen Zeitalter bleiben statische Wegweiser – wie für den motorisierten Straßenverkehr – unabdingbar. Ebenso Radwanderkarten. Leider stimmen deren Inhalte und die örtlichen Beschilderungen der touristischen Routen nicht immer überein (höflich formuliert).

Weitere Touren von Süd nach Nord und von West nach Ost (in der Lausitz) stehen auf meinem Programm für das nächste Jahr. Bis dahin wird wohl auch die 30° C – Marke nicht mehr überschritten werden.

Noch ist Polen nicht verloren

Wroclaw (Breslau) ist europäische Kulturhauptstadt des Jahres 2016. Wer dorthin mit der Bahn fahren möchte, muss Zeit und manchmal auch etwas Geduld mitbringen. Eine kleine Reiseanleitung.

„Noch ist Polen nicht verloren“ lautet ins Deutsche übersetzt die erste Zeile der polnischen Nationalhymne. Ein Lied namens Mazurek Dąbrowskiego, das Ende des 18. Jahrhunderts entstand. Polen war von Österreich, Preußen und Russland besetzt. Erst 1918 erlangte es seine Nationalstaatlichkeit zurück. Und verlor sie einundzwanzig Jahre später erneut. 1945 beschlossen die Siegermächte des Zweiten Weltkriegs, Polen als Staat mit neuen Grenzen wiedererstehen zu lassen. Deutschland musste Schlesien aufgeben und Breslau wurde zum polnischen Wroclaw. 2016 ist es neben dem spanischen San Sebastian europäische Kulturhauptstadt.

Die gute Nachricht: Eine Reise mit der Bahn nach Wroclaw ist möglich. Die weniger gute Nachricht: Es dauert lange und verlangt einige Kenntnisse. Von Berlin aus bietet die Deutsche Bahn eine Direktverbindung mit dem Bus (!) an. Oder im Eurocity nach Poznań und dort umsteigen. Ab Dresden kommt man ebenfalls mit dem Zug nach Wroclaw.

Ich versuche ein Online-Ticket zu kaufen. Fehlanzeige. Das Gleiche am Fahrkartenautomaten. Ich gehe ins Reisezentrum der Deutschen Bahn im Bahnhof Dresden – Neustadt. Die Dame erklärt mir freundlich, dass sie keine Tickets nach Wroclaw verkaufen dürfe. Das könne ich nur beim Zugbegleiter. Als Orts- und Bahnkundiger weiß ich, dass die Strecke nach Görlitz von der Trilex – Bahngesellschaft bedient wird. Ich rufe deren Hotline an und bekomme kompetente Auskunft. Auf ihrer Website findet man den Button „Auf nach Polen“ und Informationen über die Reismöglichkeiten zur europäischen Kulturhauptstadt. Ich bin froh und denke: Noch ist Polen nicht verloren...

Der Regionalexpress benötigt für die etwa 270 Kilometer lange Strecke mehr als dreieinhalb Stunden. Auf deutscher Seite hält er neunmal, auf der polnischen vierzehnmal. Zwischen Legnica und Wroclaw sind die beiden Triebwagen richtig voll und gute Stehplätze gefragt. Der Zug fährt meist recht schnell, in Polen auf der zweigleisig ausgebauten und elektrifizierten „Niederschlesischen Gütermagistrale“ (Quelle: Wikipedia, 09.03.2016). Die Haltepunkte entlang der Trasse wurden modernisiert, nur die größeren alten Bahnhöfe, zum Beispiel in Węglińiec, sehen traurig aus. Aber das ist nicht spezifisch polnisch...

Wroclaw empfängt seine Gäste im restaurierten historischen Hauptbahnhof, sehr sehenswert. Nur die Touristeninformation „versteckt“ sich hinter einem Schalterfenster, das man entdecken muss. Für den Besuch der Kulturhauptstadt empfiehlt sich ohnehin, vorher die Website der Stadt Wroclaw zu besuchen. Die ist auch in Deutsch zu lesen. Und es wird schnell klar: die Zeiten sind vorbei, in denen der Gebrauch der deutschen Ortsnamen in Schlesien ziemlich verpönt war. Breslau präsentiert sich als eine europäische Großstadt mit sehr wechselvoller Geschichte. Die Polen siedelten hier schon sehr früh, die Habsburger kamen und die Preußen, nicht immer friedlich, doch alle hinterließen Wichtiges.

Im Rathaus präsentiert eine Ausstellung „7 Cudów“ (7 Wunder)", die sich in Breslau und Niederschlesien zugetragen haben. Der Rundgang beginnt bei einer Leihgabe des Kölner Erzbistums. Es handelt sich um einen in Deutsch geschriebenen Brief der polnischen Kardinäle aus dem Jahre 1965. Darin bitten sie ihre Brüder in Deutschland um Versöhnung. Zu den Unterzeichnern gehört Karol Wojtyła, den Meisten als der spätere Papst Johannes Paul II. bekannt. Ein ganz anderes Wunder ist einige Kabinen weiter zu besichtigen: Das Modell eines Mars-Mobil, das Ingenieure aus Wroclaw für die NASA entworfen haben. Die Ausstellung verbindet Geschichte und Religion und Wissenschaft.

Für die Besichtigung von Wroclaw kann man sich bei Bikesharing-Unternehmen ein Fahrrad mieten. Noch sind nicht alle Uferpromenaden an der Oder fertiggestellt. Doch wenn der Frühling (wirklich) kommt, wird man dort Radfahren und flanieren und verweilen können.

Zurück zur Eisenbahn: Meine Reise verlief problemlos. Doch auf Dauer reicht es nicht, wenn zwei Nachbarregionen mit ihren Zuggesellschaften den Fernverkehr ersetzen. Die jenseits der Grenze gut ausgebaute Strecke nach Wroclaw bietet die Chance, wieder schnelle Reisezüge verkehren zu lassen. Manchmal stimuliert Angebot die Nachfrage. Wie heißt es so schön: Noch ist Polen nicht verloren!

Beim Nachbarn Polen zu Gast

Bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr führt mich eine Reise nach Polen. Fuhr ich im März nach Wroclaw mit der Eisenbahn, so waren wir jetzt mit Auto und Fahrrad in Nordpolen unterwegs. Hier die ersten Eindrücke.

Der ADFC nennt auf seinem Internetportal den europäischen Radfernweg R 1 als Polens bedeutendste Radroute für Touristen. Wer ihn befährt, überquert die Grenze zu Deutschland in Küstrin an der Oder. Zur russischen Exklave Kaliningrad (vorm. Königsberg) gelangt man in der Nähe vom polnischen Braniewo (vorm. Braunsberg). An beiden Stellen gibt es keine Radwege. Das Radwegsignet ist entlang vielbefahrener Straße angebracht. Mehr oder weniger zufällig handelt es sich um Abschnitte der ehemaligen "Fernverkehrsstraße 1" bzw. "Reichsstraße 1" (ab 1934), die von Aachen über Berlin nach Königsberg führte. Interessant darüber lesen kann man im gleichnamigen Buch der englischen Journalistin Patricia Clough.

Das und viel mehr haben wir gesehen bei unserer diesjährigen Urlaubsreise durch Nordpolen. Anfang Mai starteten wir die zweiwöchige Auto- Radtour in Dresden und fuhren über Berlin und Koszalin nach Gdansk. Bereits bei der Ankunft fiel uns dort das städtische Radwegenetz auf. Mutig beschlossen wir, trotz teilweise holpriger Straßen die Altstadt per Rad zu erkunden und anschließend ans Meer zu radeln. Zugute kam uns der geringe Straßenverkehr am polnischen Feiertag (3. Mai – Tag der Verfassung). Erste Irritationen gab es kurz nach dem Start, als der auf der rechten Straßenseite angelegte Radweg (für beide Fahrtrichtungen) nach einer Kreuzung auf der linken fortgeführt wurde. Man muss auf die Markierung achten, Hinweiszeichen auf die Überleitung fehlen. Das widerfuhr uns mehrmals, auch in anderen Gegenden. Sind wir Deutsche überreglementiert? Mit der Zeit stellten wir uns auf die Gepflogenheit ein, dem Verlauf der Radwege vor allem nach der Bodenmarkierung zu folgen. Ohnehin schien uns die Radwegweisung in Städten sehr spärlich zu sein. Im Gdanker Stadtplan entdeckten wir jedoch Markierungen für Radwege entlang der Straßen. Die Route ans Meer war an dem Tag jedoch besonders leicht zu finden. Wir radelten inmitten Hunderter anderer fröhlicher Leute. Viele Familien nutzten den freien Tag für gemeinsame Ausflüge. Dicht auf dicht fuhren die Räder, doch kein Drängeln und Fluchen. Auch Profis ordneten sich ein und mutierten nicht zu "Kampfradlern".

Unsere nächste Reisestation war Frombork am Frischen Haff, kurz vor der russischen Grenze. Der Ort ist berühmt ob seiner Burg (Frauenburg), in der Kopernikus wirkte. Im Hotel entdeckten wir einen Flyer des ostpolnischen Radverkehrsprojekts *Greenvelo*. Das Projekt "zielt auf die Modernisierung der bereits bestehenden Radwege, den Aufbau von neuen Strecken, die Mitbenutzung von bestehenden Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen, den Aufbau eines Netzes von Rastplätzen und eine entsprechende Beschilderung der gesamten Route ab. Die Route ist so ausgelegt, dass sie durch touristisch attraktive Gebiete (u.a. Naturschutzgebiete, Denkmäler, wichtige Verkehrsknoten usw.) führt." 2000 Kilometer Streckenlänge soll dieses Radwegenetz von der Ostsee über die Masuren bis ins Karpatenvorland erreichen. Das Projekt wird größtenteils aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung finanziert. Ein Umstand, der uns auf der Reise öfter begegnete. Auch der Ortskern von Frombork ist mit einer finanziellen Unterstützung von ca. 1 Mio. Euro neu gestaltet worden. Es macht nachdenklich, auf vielen örtlichen Infotafeln über solche Gemeinschaftsprojekte zu erfahren und zugleich die aktuellen politischen Diskussionen zu verfolgen... Wir sind dann eine kleine Greenvelo-Runde gefahren.

Sehr radfahrerfreundlich erlebten wir die dritte Station unserer Reise: die Stadt und den Kreis Chojnice, mit dem Ferienort Charzykowy und dem Naturschutzgebiet am gleichnamigen See. Entlang der Seen und durch die Wälder bis zur Innenstadt des früheren Konitz reicht das (EU-geförderte) Radwegenetz. Nur verlassen sollte man es nicht. Dann erwartet einen Sand, Sand und nochmal Sand. Cross-Radler dürften sich hier wohlfühlen. Nach dem Bau der kilometerlangen, zumeist straßenbegleitenden Radwege ist es verboten, sich auf den Straßen mit dem Fahrrad zu bewegen. In dichten Abständen weisen Verbotsschilder daraufhin. Mit dem Zusatzverweis auf den Radweg. In der Region des Naturparks "Bory Tucholskie" sind die Rad- und Wanderwege neu markiert worden. Dumm nur, dass die Farben für die einzelnen Routen auf den Karten und Orientierungstafeln der verschiedenen Organisationen (Kreis, Stadt, Naturpark etc.) nicht immer einheitlich sind. Dennoch gelangten wir immer ans Ziel. Und ohne weitere Hilfe via Smartphone.

Beim Nachbarn Polen waren wir gern zu Gast und möchten wiederkommen. Herrliche Landschaften, gute Küche und vor allem viele freundliche und hilfsbereite Leute. Dziękuję bardzo!

Kaiser, Knödel und ein Schmarrn

Das Café Museum in Wien verführt mit Köstlichkeiten und entführt in die Geschichte. Ein kurzer Reisebericht.

Um es gleich vorwegzunehmen: Kaiserschmarrn und Marillknödel schmecken vorzüglich im Wiener *Café Museum*. Trotz mehrerer Besitzerwechsel und Umbauten ist es der traditionelle Treffpunkt für Künstler, Touristen und Einheimische geblieben. Wir sitzen in der warmen Nachmittagssonne auf der Terrasse und beobachten Leute mit und ohne Hut. *Chapeau!* So heißt eine aktuelle Ausstellung im Wienmuseum am Karlsplatz zur "Sozialgeschichte des bedeckten Kopfes", die wir gerade gesehen hatten. Hüte und Mützen sind nicht nur modische Accessoires, sondern auch politische Botschaften, religiöse Bekenntnisse und Berufsbekleidung. Der sperrige Titel der Ausstellung sollte nicht vom Besuch abhalten, wenn gleich die parallel gezeigte Schau "Sex in Wien" viel spannender klingt.

Das Café Museum wurde 1899 eröffnet. Zu seinen Gästen zählte auch der Schriftsteller Joseph Roth (1894 – 1939). Seine Bücher werden seit einigen Jahren in Deutschland neu aufgelegt. Zu den bekanntesten gehört der Roman "Radetzky marsch" in wortwörtlicher Anspielung auf die Musik von Johann Strauß. Roths Thema ist der Untergang der Habsburger Donaumonarchie im Ersten Weltkrieg. Dem Roman folgt thematisch ein weiterer: "Kapuzinergruft". Das ist der Name der Kaisergruft in der Kirche des Kapuzinerklosters unweit der Oper. Nur einen kurzen Spaziergang vom Café entfernt. Seit 1633 werden in den unterirdischen Gewölben die Habsburger bestattet. Einzig die aus Dresden (!) stammende Kinderfrau von Maria Theresia namens Gräfin Fuchs-Mollard gehört nicht zu ihnen. Die Kaisergruft wurde jüngst restauriert und wer sich Zeit nimmt, sieht nicht nur prächtige Särge mit allegorischen Verzierungen, sondern erfährt viel über europäische Geschichte. Manchmal meint man, es sei alles wieder aktuell. Auch Otto von Habsburg, der Sohn des letzten Kaisers, wurde 2010 hier beigesetzt. Man erinnert sich an das "Pan-europäische Fest", das er 1989 an der österreichisch-ungarischen Grenze initiierte. Damals zerschnitten die Ungarn den Stacheldraht des Grenzzauns...

Joseph Roth entstammte einer ostgalizischen jüdischen Familie und kam nach dem Ersten Weltkrieg nach Wien. Die Stadt und die Juden, das ist ein weiteres Kapitel von Österreichs Geschichte und Gegenwart. Im *Jüdischen Museum* erfährt man, wie sie hier vor dem Holocaust lebten und wie es nach Kriegsende weiterging. Zurzeit bietet das Museum eine Sonderausstellung, die man als sensationell bezeichnen kann: *Stars of David. Der Sound des 20. Jahrhunderts*. Barbra Streisand, Bob Dylan, Billy Joel, Neil Diamond, Amy Winehouse, Paul Simon und Leonard Cohen sind nur einige Namen von Künstlerinnen und Künstlern, die hier visuell und akustisch zu erleben sind. Komponisten wie George Gershwin, Leonard Bernstein und Stephen Sondheim waren am Broadway oder in Hollywood erfolgreich und schufen Klassiker der Filmmusik. Außer den internationalen Stars werden israelische, französische und Wiener Musiker vorgestellt. Das Design der Sonderausstellung lässt die Besucher in die Welt des Showbusiness eintauchen und die Umgebung für eine Weile vergessen. *Chapeau!* Möchte man den Ausstellungsmachern zurufen.

Zurück ins Café Museum. Hier verkehrte auch Otto Wagner (1841 – 1918), Wiens berühmter Architekt und Stadtplaner der Belle Époque. Er war maßgeblich an der Planung und städtebaulichen Einbindung der Wiener Stadtbahn beteiligt. Ihm verdankt die Stadt einige der noch erhaltenen Jugendstilpavillons an den Bahnstationen. So auch am Karlsplatz, wo in einem der Häuschen das Werk Otto Wagners dokumentiert ist. Stichwort Baukultur.

Nach so viel historischer Reminiszenz braucht es noch Aktuelles. Den neuen Wiener Hauptbahnhof zum Beispiel. Wie gern würde ich an der Abfahrtstafel Berlin und Dresden lesen. Doch das ist wirklich ein Schmarrn. Seit fast zwei Jahren gibt es keine Eisenbahndirektverbindung mehr nach Deutschland via Prag. *Vindobona adé!*

Von der kleinen in die große Welt...und zurück

Naumburg feiert 123 Jahre Straßenbahn und bewirbt sich für die UNESCO-Welterbeliste

Am vergangenen Sonnabend feierte die Naumburger Straßenbahn ihren 123. Geburtstag. Kein rundes Jubiläum, sondern die Magie der Zahl 123 und eine Gelegenheit mehr, das kleine städtische Unternehmen ins Blickfeld zu rücken.

Es ist eine wechselvolle Geschichte, die die Straßenbahn in der Kleinstadt Naumburg (ca. 33.000 Einwohner) erlebt hat: Aufschwung und Niedergang, Stilllegung und Wiederinbetriebnahme. Seit 2006 fährt sie im Halbstundentakt auf der 2,5 Kilometer langen Strecke zwischen Hauptbahnhof und Vogelwiese. Dafür genügt ein Triebwagen. Nun sollen in den nächsten beiden Jahren noch ein paar hundert Meter hinzukommen. Die ersten Gleise sind schon verlegt worden.

Während sich die Straßenbahn in kleinen Schritten entwickelt, haben Stadt und Region den großen Sprung gewagt. Unter dem Titel „Der Naumburger Dom und die hochmittelalterliche Herrschaftslandschaft an Saale und Unstrut“ bewarben sie sich um die Aufnahme in die Welterbe-Liste der UNESCO. Der Naumburger Dom ist eine der bedeutendsten Kathedralen des Landes. Berühmt sind seine Stifterfiguren, zu denen Ekkehart und Uta gehören. Schon von weitem grüßen die Türme des Doms, wenn man durch das fruchtbare Land an Saale und Unstrut wandert oder fährt. Der Weinanbau erlebt seit einigen Jahren eine Renaissance und der Rotkäppchen-Sekt aus Freyburg ist längst kein bloßes Ostalgie-Produkt mehr. Zahlreiche Kirchen, Klöster und Burgen zeugen von der Blütezeit, die diese Region im Hochmittelalter erlebt hat.

Anfang Juli 2015 kam die Ernüchterung. Der Welterbe-Listenantrag wurde von der UNESCO abgelehnt. Jedoch darf er nachgebessert und 2016 noch einmal eingereicht werden. Eine zweite Chance für die Region, die vor allem auf Touristen zählt, weil es kaum andere starke Wirtschaftsstrukturen gibt. Landschaft und historische Orte als Schätze, die man weiter heben will.

Wer heute mit der Eisenbahn nach Naumburg reist, profitiert von einer temporären Maßnahme der Deutschen Bahn. Weil der Leipziger Hauptbahnhof fit gemacht wird für den Anschluss an die neue Hochgeschwindigkeitstrasse von Halle/Saale nach Erfurt, muss der ICE-Knotenpunkt von dort zeitweilig verlegt werden. So treffen sich in Naumburg die Züge von Berlin nach München mit denen von Dresden nach Frankfurt am Main. Großer Bahnhof und Reisemöglichkeiten in alle Himmelsrichtungen.

Das wird im Dezember 2015 schon wieder vorbei sein und dann heißt es, zum (hoffentlich) künftigen Welterbe mit dem Regionalzug fahren. Das klingt etwas traurig. Aber passt zu einer Region, die eher beschaulich – im Wortsinne – bereist werden sollte. Dafür gibt es zudem touristische Radrouten entlang von Saale und Unstrut. Leider ist das Radwegenetz in Naumburg nur teilweise gut und die Wegweisung zu den überregionalen Routen mangelhaft. Ein Blick ins benachbarte Weißenfels zeigt, wie man es besser machen kann.

Noch einmal zum 123. Straßenbahn-Jubiläum. Nahverkehrsexperten sind mitunter Zahlenfetischisten. Doch vielleicht hat in Naumburg einer auch an die mathematische Besonderheit gedacht: Die Zahl 123 ist die einzige Ziffernfolge, bei der die Addition der ersten beiden Ziffern die dritte ergibt.

Deshalb musste im Jahre 2015 dieses Jubiläum gefeiert werden. Aber vielleicht auch als kleiner Trost für die Enttäuschung, dass die Jubelfeier zum Erlangen des Welterbestatus zunächst ausgefallen ist.

Von der kleinen in die große Welt...und zurück.

Wenn der Zug aus dem Weinberg kommt...

Wenn der Zug aus dem Weinberg kommt, hat er den Katzenbergtunnel verlassen. Der ist ein wichtiges Element auf der Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel. Doch nicht allerorten rollt es so zügig.

Wenn der Zug aus dem Weinberg kommt, hat er den Katzenbergtunnel verlassen. Vorbei ist die Zeit, als der ICE die kurvenreiche Strecke zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen panoramaträchtig entlang schlich. Am Horizont sah man die Flugzeuge den Euroairport Basel-Mulhouse anfliegen. Zwischen den Bäumen huschten die Lkw auf der Autobahn A 5 vorbei. Vor allem aber war es ein Blick in die weite grüne Rheinebene. Vor einigen Jahren erkundete ich von Basel aus diese schöne Landschaft mit einem postautogelben Mietvelo der Schweizerischen Bundesbahn. Wenige hundert Meter von den deutschen Weinbergen entfernt erstreckt sich die "Petit Camargue". Man radelt in Frankreich durch die Flussauen und gelangt ins pittoreske elsässische Storchendorf Kembs. Der "Canal de Huningue" führt unweit des Rheins vom gleichnamigen Ort an der Europabrücke bis nach Mulhouse.

Zurück zum Eisenbahnverkehr. In der vergangenen Woche wurde feierlich der 57 Kilometer lange Gotthard – Basis-tunnel eröffnet. Er gehört zur Neuen Eisenbahn- Alpentransversale (NEAT), die wiederum ist Teil des TEN-Korridors, der Rotterdam mit Genua verbinden soll. Mir ist nicht richtig klar, weshalb Häfen auf dem Landwege verbunden werden. Streng genommen hieße das, die Güter zweimal mehr umzuschlagen. Vermutlich zielt der Transeuropäische Korridor vor allem auf die bessere, grenzüberschreitende Hinterlandanbindung der Häfen von Nordsee und Mittelmeer. Und auch die Reisenden kommen schneller ans Ziel. In reichlich zwei Stunden von Lugano nach Zürich. Das ist zügig. Kommt der Zug jedoch bei Erstfeld aus dem Tunnel, ist es mit der Hochgeschwindigkeit schon vorbei. Spätestens am Zuger See entlang wird es für die Personenzüge wieder beschaulich. Dafür wird man, wolkenfreier Himmel vorausgesetzt, mit einem Blick auf den Rigi belohnt. Vermissen wird der schnell Reisende die kleine Kirche in Wasen. Dreimal sieht man sie, wenn der Zug in Schleifen die Rampe zum alten Gotthardtunnel hinauf oder hinunter fährt.

Auch Deutschland steht in der Pflicht, den TEN-Korridor auszubauen. Der 9,4 Kilometer lange und 2012 fertiggestellte Katzenbergtunnel ist ein wichtiges Element auf der Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel. Das ist mit 182 Kilometer nahezu die gleiche Distanz wie zwischen Dresden und Berlin. Von dieser Strecke weiß man, alles Planen und Bauen braucht seine Zeit. Und so bleibt auch die Rheintalbahn noch für einige Jahre eine störanfällige Eisenbahninfrastruktur. Kleine Ursache – große Wirkung. Die Verspätung eines Zuges wirkt sich meist auf die nachfolgenden aus. Ärgerlich für die zahlreichen Pendler und die Fernreisenden, deren Anschlüsse nicht gehalten werden. Mehrfach las ich in den vergangenen Tagen "Zug fällt heute aus". Einfach so.

In Rastatt sieht man die Baustelle für den neuen Tunnel, der die Stadt und zwei Flüsse unterqueren wird. Im Jahre 2022 soll das etwa vier Kilometer lange Bauwerk fertig gestellt sein. Es schließt an die bereits vorhandene Schnellstrecke nach Offenburg an. Weiter viergleisig ausgebaut wird demnächst der Streckenabschnitt nördlich des Katzenbergtunnels bis Müllheim. Schritt für Schritt geht es voran. Ich schaue auf die Webpage der Deutschen Bahn und entdecke den geplanten Endtermin für den Ausbau der Rheintalbahn. Je nach Streckenabschnitt stehen dort die Jahre 2024, 2031, 2035 und 2041... Ein 2016er Wein aus dem Markgräflerland, dort, wo der Zug aus dem Weinberg kommt, wäre dann 25 Jahre alt und sicher eine Rarität.

Basel – die europäische Stadt

Eine kleine Weihnachtspost aus und an Basel

Noch vor wenigen Jahren sah ich regelmäßig um acht Uhr morgens im Basler SBB-Bahnhof ein Stelldichein von internationalen Schnellzügen. Der TGV nach Paris, der ICE nach Berlin, Eurocityzüge nach Wien und Mailand, flankiert von Intercitytrains nach Zürich und Genf. Aus Moskau traf der Nachtzug ein, wenn er sich nicht verspätete. Heute fährt man meist von Zürich aus nach Österreich und Italien. Dennoch bleibt Basel ein europäischer Eisenbahnknotenpunkt. Und wem das Reisen mit der Bahn zu lange dauert, der kann vom Euroairport aus diese Destinationen per Flugzeug erreichen.

Basel ist eine sehr alte Stadt. Die Kelten siedelten hier. Später kamen die Römer und danach die Alemannen. Als Bischofssitz gehörte es zuerst zum Königreich Hochburgund und danach zum Heiligen Römischen Reich. Im Jahre 1501 trat die Stadt der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei. Sie ist ihr Tor zur Welt, wenn man der kleinen Ausstellung "Verkehrsdrehscheibe Schweiz" folgen will, die im Hafen von Kleinhüningen zu sehen ist und einen Besuch lohnt.

Der Hafen ist übrigens eine gern besuchte „Location“ des Basler Kommissärs Hunkeler, dem der Schweizer Autor Hansjörg Schneider literarisches Leben eingehaucht hat. Die neun Bücher mit diesem etwas kauzigen Aargauer (Schneider stammt aus Zofingen) sind für mich eine Art Heimatliteratur geworden. Ich kenne (fast) alle Handlung-

sorte. Und dann noch die häufigen Ausflüge des Kommissärs ins angrenzende genießerische Elsass. Manchmal fährt er in den Schwarzwald. Auch dort lohnt die Küche vieler Restaurants.

In der Stadt im Dreiländereck von Deutschland, Frankreich und der Schweiz trafen sich zu allen Zeiten sehr unterschiedliche Leute. Was sie besprachen, hatte Folgen für Europa und darüber hinaus. Das Konzil von Basel tagte von 1431 bis 1449 und führte zur Trennung vom Papst. Ihm soll es zu viel an Reformeifer gewesen sein... vor Martin Luther. 1897 fand in Basel der erste Zionistenkongress statt und 1912 der Friedenskongress der Zweiten Internationale. Louis Aragon hat ihn literarisch in den „Glocken von Basel“ verewigt.

Geld stinkt nicht, sonst wäre in manchen Orten der Geruch unerträglich. Basel zählt nicht dazu. Understatement ist angesagt und nur die Vielzahl hochkarätiger Kunst lässt ahnen, welcher Reichtum vorhanden ist. Gäbe es nur nicht den weltweiten Drang, mit Hochhäusern auch Macht zu zeigen. Nun hat es Basel erwischt. Der Roche-Turm ist mit seinen 179 Metern Höhe nicht zu übersehen. Zum Glück steht das 1019 geweihte Basler Münster hoch oben auf dem Felsplateau und seine Türme überragen wie seit Jahrhunderten schon die Stadt.

Basel ist eine Stadt am Fluss. Der Rhein beschreibt hier einen Bogen und erinnert mich an das Lied „Dort, wo der Strom unsre Schiffe trägt, hat er Geschwätzigkeit abgelegt“ *. Bis Basel ist der Rhein schiffbar. Sehr beliebt bei den Einwohnern ist das Rheinschwimmen im August. Beim Tinguely-Museum steigt man in den Fluss, das Gepäck waserdicht gepackt, und treibt schwimmend oder schwimmt von der Strömung getrieben bis zur Mittleren Brücke oder ein Stück weiter. Badeanstalten laden den ganzen Sommer über ein, sich im Rhein abzukühlen. Hunkeler alias Schneider sind Stammgäste.

Radfahren ist eine andere Fortbewegungsart und sie prägt neben vielen Trams den Basler Straßenverkehr. Autofahrer brauchen gute Nerven und müssen schnell reagieren können. Da die Ausdehnung der Stadt nicht so groß ist, kommt man mit dem Rad oft am schnellsten zum Ziel. Ob mit dem eigenen Rad oder einem Leihvelo der Schweizer Bundesbahn, ich fuhr so manches Mal durch die Stadt und hinüber nach Deutschland und Frankreich.

Basel ist auch die umgebende Landschaft. Der andere Halbkanton: Baselland. Auf den zum Juragebirge hin ansteigenden Hügeln blühen im Frühjahr weiß rot die Kirschbäume. Baselbiet ist Kirschenland. Und an vielen Hängen, wo die Sonne warm scheint, wächst der Wein. Wie im angrenzenden Badischen oder im Elsass. Ich bin häufig durch diese Gegend gewandert. Das Tram fährt einen fast bis an jeden Startpunkt. Wer weiter will, nimmt die S-Bahn.

Der Ausbau der S-Bahn gehört zu den großen Verkehrsprojekten in der Region. Auch die Tram fährt wieder über die Landesgrenze hinaus. Vor einem Jahr wurde die Strecke in das deutsche Weil am Rhein in Betrieb genommen. Konkret geplant werden zwei Verbindungen nach Frankreich. Das hilft den vielen Pendlern, von denen allerdings manche bangen, welche Folgen der Volksentscheid zur Begrenzung der Zuwanderung haben wird. Die Mehrheit der Stadt-Basler hatte sich übrigens gegen Beschränkungen ausgesprochen.

Basel ist eine europäische Stadt. Und dieser Blogbeitrag ein weihnachtlicher Gruß aus und an Basel.

Olten – Ihre nächsten Verbindungen

„Wer beim Wort <Olten> nur Bahnhof versteht, steigt besser aus. Abseits der Geleise wartet eine lebhaftere Kleinstadt.“ Mit diesen Worten werben Präsident und Geschäftsführer von Olten Tourismus. Doch bevor man auf Entdeckungstour gehen kann, hört man wie allerorten auf Deutschschweizer Bahnhöfen die vertraute Ansage: „Olten – ihre nächsten Verbindungen“. Das sind viele. Olten ist ein Eisenbahnknotenpunkt, auch wenn die Züge von Basel nach Zürich den Bahnhof nur tangieren. Wenn Sie es (noch) nicht wissen sollten, Olten liegt an der Aare und von hier aus erreicht man alle großen Orte der Schweiz im Direktverkehr. Entlang des Juragebirges führt die Strecke nach Genf bzw. Lausanne. Über Bern gelangt man nach Interlaken oder via Lötschbergtunnel nach Visp und Brig, von wo aus Italien nicht mehr weit ist. Nach Zürich, Basel und Luzern dauert die Reise jeweils eine halbe Stunde.

Diese vielen und meist schnellen Verbindungen haben Olten zu einem idealen Treffpunkt für Schweizer aus allen Regionen gemacht. Im Umfeld des Bahnhofs befinden sich mehrere Kongresshotels. Auf diese Weise bin ich zum ersten Male und dann öfter hierhergekommen. Einige der jährlichen Fachkonferenzen der Schweizer Vereinigung der Strassen- und Verkehrsfachleute finden in Olten statt. Man trifft sich bei Kaffee und Gipfel bevor die Tagung beginnt und erfährt dabei schon Neues. Gegen Ende der Veranstaltung verabschieden sich die Leute im Fahrplankakt und eilen zum Bahnhof. Manchmal reicht die Zeit noch für ein Bier.

Und hier beginnt das Problem von Olten Tourismus. Wer bleibt schon länger als er muss in dieser Stadt. Der erste Eindruck wird vom Bahnhof bestimmt. Der ist unübersichtlich und von langen Durchgängen geprägt. Ein zentrales Empfangsgebäude fehlt und damit auch ein Begegnungsort.

Aber man spürt Lebendigkeit, die mehr ist als ankommen und abfahren. Gleich neben dem Bahnhof fließt schnell und mächtig die Aare. An ihrem Ufer sitzen die Leute auf Bänken und in Bistros. Es ist das Flair einer Stadt am Fluss. Eine überdeckte Holzbrücke führt in die kleine Altstadt mit Cafés, Kneipen und Boutiquen. Für mich wirkt es hier nicht so bedrückend wie in anderen Schweizer Kleinstädten entlang der Aare.

Auf der anderen Bahnhofseite befindet sich die Fachhochschule der Nordwestschweiz. Viele junge Leute bevölkern die Stadt. Es gibt eine bunte Kneipen- und Kulturszene, nicht zuletzt auch deshalb, weil von den rund 17.000 Einwohnern über 27% Ausländer sind. Wer genauer hinschaut, wird zwischen den vielen und teilweise auch hässlichen Zweckbauten interessante Häuser entdecken können. Beispiele für die Architektur der Moderne, wenn auch nicht so spektakulär wie andernorts.

In Olten lebt der über die Schweizer Grenzen hinaus bekannte Schriftsteller Alex Capus. Seine Bücher, z. B. *Fast ein bisschen wie Frühling*, *Eine Frage der Zeit*, *Léon und Louise*, sind literarische Geheimtipps und in deutschen Verlagen erschienen.

Olten ist laut. Nicht nur wegen der Eisenbahn. Die Stadt leidet unter dem starken Durchgangsverkehr auf ihren Straßen. Auf den nahegelegenen Autobahnen A1 und A2 sieht es nicht besser aus. Staumeldungen zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal sind die Regel. Man plant Entlastungsprojekte. Doch grundlegende Verbesserungen dürften kaum möglich sein. Siedlung, Fluss und Berge schränken den Raum ein. Die wirkliche Lösung kann nur eine Abnahme des Verkehrs bringen. Doch die Schweizer sehen sich als ein Volk der Pendler. Die vollen Züge im Bahnhof Olten bestätigen das. Für die meisten derer, die hier ein- und aussteigen, ist die Ansage „Olten – Ihre nächsten Verbindungen“ vermutlich nicht erforderlich. Sie leben in der sogenannten Wohnregion Olten. Und die soll noch wachsen. Steigen Sie mal aus und schauen sich um.

FlaMa oder ... Tauben fliegen auf

Es geschieht jeden Tag. Städte wechseln ihr Gesicht und Bewohner ihre angestammten Quartiere. Ein Beispiel ist die Weststrasse in Zürich. Die schafft es bis in preisgekrönte Literatur.

Im Jahre 2010 erhält die in Serbien geborene, 1973 als kleines Mädchen mit den Eltern in die Schweiz eingewanderte Schriftstellerin Melinda Nadj Abonji den Deutschen und den Schweizer Buchpreis. Für ihren Roman *„Tauben fliegen auf“*. Abonji schildert, wie sich die Familie müht, in der Wahlheimat Fuß zu fassen, anerkannt und eingebürgert zu werden. Ein eigener Gasthof am rechten Zürichseeufer, Cafeteria Mondial genannt, ist Lohn und Fluch zugleich. Als alles so einigermaßen ins Lot kommt, fliegt die Taube auf (und davon). Melinda studiert in Zürich, stürzt sich ins großstädtische Leben. Ihr Glück wird perfekt mit dem Einzug in die eigene (Miet-) Wohnung. „Ich wohne mitten in der Stadt, an einer Autobahn, meine winzige Wohnung liegt an der so genannten West-Tangente, tausend Autos und hundert Lastwagen fahren stündlich an mir vorbei, Richtung Chur, ich, auf meinem Bett sitzend, denke an Wörter wie „Verkehrsstrom“ oder „Verkehrsfluss“... „Auspuff der Nation“ wird die Straße genannt, die ... Weststrasse“ heißt (1).

Im Mai 2009 wird der Ütliberg-Tunnel eingeweiht und die Westumfahrung Zürich freigegeben. Durchgangsverkehr aus und nach den Alpen müssen nicht mehr durch die Innenstadt fahren, sondern auf der Autobahn. Das aufwändige Verkehrsbauprojekt wird begleitet von *„Flankierenden Maßnahmen“*, kurz FlaMa genannt. Dazu gehört der Umbau von bislang Hauptverkehrsstraßen zu Quartiersstraßen. Eine von denen ist die zentrumsnahe Weststrasse. Quasi über Nacht wird es ruhiger. Anstelle breiter Fahrbahnen werden sukzessive Geh- und Radwege saniert bzw. neu angelegt. Stadtmöbel und Stadtgrün folgen. Die Bewohner des Viertels, unter ihnen viele Immigranten wie Frau Abonji, nehmen den öffentlichen Raum in Besitz. Die Weststrasse wird zum außerhäuslichen Lebensbereich.

Im Dezember 2009 legen die Stadt Zürich und die Zürcher Hochschule der Künste eine Studie vor, die das bisherige Leben in der Weststrasse untersucht und fotografisch dokumentiert. *„Die Weststrasse ist geradezu ein «Modellfall», an dem sich ablesen lässt, wie Entscheide und Massnahmen der öffentlichen Hand – hier die Festlegung von Verkehrsregimes und die Aufwertung des Strassenraums – auf die Akteure des privaten Liegenschaftsmarkts einwirken“* (2).

Am 1. November 2010 titelt der *„Blick“*: *In Zürich weichen Bäume hohen Mietpreisen*. Und nennt als Beispiel die Weststrasse (auch ohne Bäume, *Anm. d. Verf.*). Am 17. Februar 2015 berichtet das *„Tagblatt der Stadt Zürich“* *„Eine Strasse erfindet sich neu“*: Der Reporter vermerkt, dass der frühere *„Auspuff der Nation“* rund fünf Jahre nach der Verkehrsberuhigung den Wandel zum Trendquartier endgültig vollzogen hat. Eine Masterarbeit an der Zürcher Universität stellt fest: *„Diese neuen urbanen Qualitäten führen zu einer Attraktivitätssteigerung ... Die erhöhte Nachfrage, und ein hoher Anteil gut situierter Haushalte unter den Zuziehenden, treiben die Mieteinnahmen in die Höhe ... Nach Eingriffen, z.B. die Verkehrsberuhigung an der Weststrasse, werden vermehrt einzelne Gebäude ...*

saniert. Die Bewohnenden müssen trotz Mieterschutz ausziehen und können sich die erhöhten Mietpreise ... nicht mehr leisten. Auf diese Weise kommt es zu einer Verdrängung bestimmter Bevölkerungsgruppen." (3). Fast nostalgisch klingt Abonji: "Um Mitternacht ziehe ich meine Jacke an, öffne die Fenster, lüfte, die Weststrasse, die von Mitternacht bis sechs Uhr in der Früh gesperrt ist, ich schaue links die Straße hinunter, sehe den Radfahrern zu, die in die Gegenrichtung radeln, manchmal freihändig, manchmal lauthals singend, und ich rauche eine Zigarette in die kalte Novemberluft hinaus" (1). Dann fliegt die Taube auf und weiter, von der Weststrasse weg.

Warum ich das aufschreibe? Im Jahre 2006 arbeitete ich mit an den Verkehrsmanagementplänen für die Westumfahrung Zürich. Habe die unsäglichen Verkehrsbelastungen in der Seebahn- und Weststrasse gesehen. Später las ich den Roman der serbischen Schweizerin und vor kurzem entdeckte ich in der NZZ einen Beitrag zum Wandel des Quartiers an der Weststrasse. Ein Beispiel von vielen. Auch dafür, das ein gelöstes Problem durchaus neue hervorufen kann. Gestern erwähnte ich die Weststrasse in einem Gastvortrag an der Technischen Universität Dresden. Sein Titel: "VerkehrManagementPlanung – Grundlagen und praktische Erfahrungen aus der Schweiz".

(1) Melinda Nadj Abonji: Tauben fliegen auf; Deutscher Taschenbuch Verlag München 2012

(2) Weststrasse im Wandel - Zwei Untersuchungen zum Leben an der Weststrasse – eine Befragung und eine fotografische Erkundung; Stadt Zürich, Stadtentwicklung; Zürcher Hochschule der Künste, Dezember 2008

(3) Sebastian Wolf: "Bevölkerungsdynamik und Bautätigkeit in der Stadt Zürich: Eine raumzeitliche Analyse kleinräumiger Stadtentwicklungsprozesse"; Masterarbeit GEO 511, Geografisches Institut der Universität Zürich, September 2015

Watch Valley bietet mehr als Uhren

Die Präzision seiner Uhren hat das Schweizerische „Watch Valley“ berühmt gemacht. Doch es gibt noch mehr Gründe dorthin zu reisen. Kommen und sehen sie selbst.

Als am Anfang des 18. Jahrhunderts das kleine Jura-Dorf Le Locle zur Wiege der Schweizerischen Uhrenindustrie wurde, war das der Anfang von „Watch Valley“. Seitdem sind der Ort und seine Nachbarstadt Chaux-de-Fonds weltberühmt geworden und gehören zum UNESCO-Weltkulturerbe. Im Uhrenmuseum von Le Locle leben die goldenen Zeiten und große Namen wie Rolex und Tissot weiter fort. Prächtige und seltene Exemplare von Uhren zeigen den Besuchern, was die Stunde schlägt. Interaktive Demonstrationen und ein High-Tech 3D-Drucker präsentieren die Gegenwart. Die ist allerdings weniger glänzend als es die Lifestyle-Magazine der Neuen Zürcher oder der Frankfurter Allgemeinen Zeitung verheißen. In den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts brach die Schweizer Uhrenindustrie ein als viele billige Uhren aus Fernost auf den Markt kamen. Heute macht der starke Schweizer Franken den Exporteuren zu schaffen.

Manche Straßen in Le Locle wirken so trist und grau wie die in ehemaligen Industrievieren Ostdeutschlands oder im Ruhrgebiet. Doch die Tourismusexperten waren pfiffig und versahen die gesamte Region des Schweizer Jura und des Drei-Seen-Lands mit dem Label „Watch Valley“. Dort finden Sie Schätze ganz anderer Art. Frankreich ist nahe und so kann man in vielen Restaurants ein „Savoir vivre“-Gefühl spüren. Die Zutaten für die Küche kommen häufig aus der Region: „Glückliche Kühe“ auf großen Weiden, Obst und Gemüse aus dem hügeligen Vorland des Jura-Gebirges und der Wein von den Hängen des Neuenburger Sees.

Der Jura ist ein Wandergebiet mit viel Abwechslung und das Wegenetz perfekt ausgeschildert. Mit dem Postbus oder den Regionalbahnen erreichen Sie nahezu jeden Ort und das im Stundentakt. Anschlüsse an das Hauptstreckennetz bestehen in Solothurn und Neuchâtel. Wer will, braucht auf das Auto nicht zu verzichten. Die Straßen sind gut ausgebaut und von Basel oder Zürich aus ist man in weniger als zwei Stunden vor Ort. Dann steigen Sie auf Ihr Mountainbike oder Pedelec um.

Der Bieler See und der Neuenburger See sind beliebt bei Wassersportlern, Seglern und natürlich bei Anglern. Hier können Sie den Ausgleich finden nach anstrengenden Touren im Gebirge. Und wem das noch nicht reicht, der fährt zur Entspannung nach Yverdon-les-Bains ins moderne Thermalbad. Der dritte und kleinste See ist der Murtensee und mit den beiden anderen über einen Kanal verbunden.

Die Gegend am Neuenburger See ist so schön, dass man bleiben möchte. Grund genug für den Schweizer Schriftsteller Friedrich Dürrenmatt, sich am Rande von Neuchâtel niederzulassen. Er kaufte nicht nur ein Grundstück mit Haus, sondern die benachbarten Flächen dazu. Um in Ruhe Schreiben und Malen zu können. Dabei war er sehr produktiv und das können Sie heute im Centre Friedrich Dürrenmatt nacherleben. Vor dem alten und mittlerweile renovierten Wohnhaus des 1990 verstorbenen Künstlers wurde hangabwärts ein modernes Ausstellungsgebäude errichtet. Erstaunlich wie aktuell uns heute seine Bilder ansprechen.

Am Ende eines schönen Tages und bei einem Glas kühlen Oil-de-Perdrix-Roséwein schauen Sie über den See auf das Alpenpanorama am Horizont. Die Abendsonne scheint auf Eiger, Mönch und Jungfrau und bei guter Sicht grüßt der Montblanc. Dann möchten Sie vielleicht die Zeit anhalten. Nur diesen Wusch kann Ihnen das Watch Valley nicht erfüllen. Es lebt weil die Uhren nicht stehenbleiben.

Die Zwölf ist eine besondere Zahl

Vor zwölf Jahren begann mein berufliches Engagement in der Schweiz. Sich daran zu erinnern hat auch etwas mit der Faszination der Zahl Zwölf zu tun.

Warum Zwölf eine besondere Zahl ist

Ein Sonnenjahr beinhaltet 12 Mondzyklen, was zur Einteilung des Jahres in zwölf Monate führte. Der Tag ist in zweimal zwölf Stunden eingeteilt. Es gibt zwölf Tierkreiszeichen. Jesus versammelte zwölf Jünger um sich. Sie werden symbolisch mit den zwölf Stämmen Israels in Verbindung gebracht. In England und den USA entscheidet bei Strafprozessen eine Jury von 12 Geschworenen über Schuld oder Unschuld des Angeklagten. Die Aufzählung ließe sich fortsetzen...

Meine zwölf Jahre beruflichen Engagements in der Schweiz sind historisch unbedeutend, dennoch ist in diesen Jahren viel geschehen.

Am 1. Dezember 2003 traf ich in Zürich den damaligen Präsidenten der Fachkommission Verkehrstechnik im Schweizerischen Verband der Straßen- und Verkehrsfachleute VSS. Daraus ergab sich in der Folge eine sehr fruchtbare Zusammenarbeit. Einen Tag später nahm ich im Kursaal Bern als Gast an der 3. Fachtagung „Verkehrstelematik“ teil. Herr Dr. Dieterle hatte seinen ersten Auftritt vor dem VSS als neuer ASTRA-Direktor. Und ich entdeckte einige bekannte Gesichter. Das war kein Zufall, denn seit 1994 gab es schon mehrere Kontakte mit Fachkollegen. Von der Terrasse des Kursaals aus sah man die weißen Gipfel der Alpen. Ganz so hoch ging es dann mit meiner Arbeit nicht hinaus. Höhen und Tiefen, und vor allem die Mühen der Ebenen charakterisieren die zwölf Jahre. Die Ergebnisse lohnten den Aufwand. Die Referenzliste informiert über die zahlreichen Projekte.

In der Schweiz war es nicht langweilig.

Am 12.12.2004 fand der bis dato größte Fahrplanwechsel bei der Bundesbahn und die Eröffnung der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist statt. Alles funktionierte reibungslos. Doch am 22. Juni 2005 blieben landesweit (fast) alle Züge stehen. Ein Stromausfall im Tessin war der Anfang des Desasters. Zum Glück gab es den Postautobus... Im Mai 2006 feierte man dessen einhundertjähriges Bestehen. Kurz darauf, im Juni 2006, wurde der Lötschberg-Basistunnel eröffnet. Bald wird ihm der neue Gotthardtunnel folgen.

Am 1. Januar 2008 gab es eine Zäsur bei den Nationalstraßen. Aufgrund der Neugestaltung des Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen (NFA) wurden Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt auf das Bundesamt für Straßen ASTRA übertragen. Das betraf dann auch Projekte des Verkehrsmanagements, in denen ich mitarbeiten durfte.

Musste ich mich in den ersten Jahren noch online anmelden, wenn ich in die Schweiz reiste, bekam ich 2007 einen Grenzgängerausweis. Die Personenfreizügigkeit im Rahmen der Bilateralen Verträge mit den EU-Staaten war erweitert worden und galt auch für mich als Berliner. Schließlich fielen kurze Zeit später die Grenzkontrollen weg (Schengen-Abkommen).

Wie geht weiter?

Im Februar 2014 stimmten 50,3% der Befragten für die sogenannte Zuwanderungsinitiative. Bis Anfang 2017 muss nun geklärt werden, ob und wie es weitergeht mit der Freizügigkeit.

Für EU-Bürger zunächst weniger relevant war das Ergebnis der Volksabstimmung im November 2009: Damals votierten 57,5% der Stimmberechtigten für die Anti-Minarett-Initiative... Das Thema ist seitdem noch viel brisanter geworden und Schengen in Gefahr geraten.

Doch auch im Islam ist Zwölf eine besondere Zahl. Ein Beispiel: Die Imamiten als größte Gruppe der Schiiten erkennen zwölf Imame als Nachfolger des Propheten Mohammed an. Der Zwölfte soll als Erlöser in die Welt zurückkehren und ist daher das nominelle Staatsoberhaupt des Iran¹.

Adé Basel, Au revoir Bâle, Uf Widerluege!

Das Jahr 2016 geht zu Ende und auch meine selbständige Tätigkeit in der Schweiz. Es ist nicht das Einzige, was sich ändert.

Der Morgen des 8. Dezember 2016 ist winterlich kalt. Auf dem Weg zum SBB – Bahnhof Basel sehe ich im Osten rot die Sonne aufgehen. Auf der Güterstraße leuchten noch die Straßenlaternen. Laut dröhnend nähert sich ein 16er – Tram. Im Kiosk kaufe ich die “Basler Zeitung”. Auf der ersten Regionalseite prangt die Überschrift “ Das Herzstück ist ein Hirngespinst”. Gemeint sind die Planungen für die unterirdische S-Bahn-Trasse zwischen dem SBB – und dem Badischen Bahnhof. Sie ist umstritten wegen der sehr hohen Kosten. Auch die verkehrlichen Effekte werden kontrovers diskutiert. Zumindest was die internationalen Fernverkehre anbelangt, kann ich dem Artikelschreiber nicht widersprechen, wenn er diese im Konzept vermisst. Und so steige ich wie seit mehr als zwölf Jahren in den ICE, der von Bern kommend am SBB “Kopf macht” und via Frankfurt nach Berlin fährt.

Es ist meine letzte Abfahrt von Basel als selbständiger Beratender Ingenieur. Am Vortag habe ich mein Domizil bei der Streicher&Brotschin Treuhand AG geschlossen. Seit April 2004 arbeitete sie mit mir zusammen: Bürodienste, Buchhaltung, Steuererklärungen, Behördengänge und immer wieder praktische Ratschläge für meine Tätigkeit in der Schweiz. Ich bin sehr dankbar dafür. Auch der damaligen Basler Wirtschaftsförderung, die uns zusammenbrachte.

Auf die Pflicht folgt die Kür: Nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Deutschland werde ich ab Januar 2017 nicht mehr selbständig tätig sein. Das Büro Grahl schließt nach fast achtzehn Jahren und der Inhaber geht in Rente. Pro und Contra zu dieser Entscheidung waren nicht leicht abzuwägen. Nun ist sie getroffen. “Wie jede Blüte welkt und jede Jugend dem Alter weicht, blüht jede Lebensstufe, blüht jede Weisheit auch und jede Tugend zu ihrer Zeit und darf nicht ewig dauern.” (Aus “Stufen” von Hermann Hesse).

Die ehrenamtliche Tätigkeit geht weiter, in den Arbeitsgremien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und der Schweizerischen Vereinigung der Straßen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie im Förderverein der Bundesstiftung Baukultur. Neues kommt hinzu: der Senior Experten Service, dessen Anliegen mir schon seit längerem bekannt ist. Natürlich stehe ich auch anderen gerne beratend zur Seite, so wie es die gesetzlichen Regelungen und meine weiteren Aktivitäten erlauben.

Als Teenager begann ich 1967, Zeitungsartikel auszuschneiden und aufzuheben. In den mittlerweile fünfzig Jahren, in denen ich das ununterbrochen fortgesetzt habe, ist daraus eine stattliche Sammlung geworden. Seit einigen Jahren erweitert um ein elektronisches Archiv. Darum möchte ich mich kümmern. Es ist auch der Stoff zum Schreiben, ebenso wie die Erlebnisse auf Reisen. Für mein “Lausitz-Projekt”, bei dem ich vor allem per Fahrrad unterwegs bin, um die Region zwischen Berlin und Dresden zu erkunden, plane ich die Touren 2017.

Der ICE 372 verlässt pünktlich um 8.13 Uhr den Bahnhof Basel SBB. Draußen scheint die Sonne und blendet. Dennoch und trotz der verschmutzten Scheiben des Zuges versuche ich ein paar Abschiedsfotos... Adé Basel!

Bienvenue á Bâle – Wo das Trämli durchs Zollhaus fährt

“Es mag Basel gehen wie es will. Ich will dabei sein.” Jacob Burckhardts Worte klingen für mich wie “Ich hab’ noch einen Koffer in Berlin, und wenn ich Sehnsucht hab’, dann fahr’ich wieder hin.”. Und so wurde es Zeit für eine Reise gen Süden. Ich fuhr mit dem Tram nach Frankreich und mit der Fähre über den Rhein. Was ich zudem in Frankfurt und Karlsruhe erlebte, schildert der kurze Bericht.

“Bienvenue á Bâle” steht (noch) nicht über dem alten Grenzübergang Burgfelden zwischen Basel und St. Louis. Seit Dezember 2017 dient er als Tramhaltestelle “Burgfelderhof”. Hier fährt das “Trämli”, die Linie 3 der Basler Verkehrsbetriebe nach Frankreich. Ihr Endpunkt ist der SNCF-Bahnhof. Mit dieser mittlerweile zweiten ausländischen Tram-Verbindung (die erste führt ins deutsche Weil am Rhein) sollen vor allem die Pendlerströme besser verteilt und die Autonutzung verringert werden. Eine Station heißt gleich der Straße, wo sie sich befindet “Soleil”. Ob bei Sonnenschein oder Regen, der große Supermarkt hier zählt auch viele Kunden aus der Schweiz. Dank des starken Frankens lohnt sich (immer noch) der Einkauf. Apropos Franken. Den 1000er Schein prägt das Konterfei von Jacob Burckhardt. Der wurde 1818, also vor zweihundert Jahren, in Basel geboren und lehrte später hier Kulturgeschichte. Nachdem er zuvor in Berlin (!) studiert und anschließend Europa bereist hatte. Das Jubiläum des Gelehrten wird umfänglich gewürdigt und gefeiert. Auf Plakaten in der Stadt und auf Flyern in den Tram liest man kurze Zitate aus seinen Texten, kritisch kommentiert von Schülern aus der Region. Viele Namen der jungen Leute klingen wenig nach Schweizer Wurzeln. Man stelle sich eine ähnliche Aktion für Burckhardts gleichaltrigen Zeitgenossen Karl

Marx vor... Vielleicht findet so etwas oder ähnliches in Trier statt. Was die Denkschablonen von dogmatischen Anhängern und Gegnern durcheinanderbringt.

Basel jedenfalls zeigt sich mal wieder als offene Stadt. Mit Licht und Schatten. Es wird viel gebaut. Zurzeit trifft es den Westflügel des ehrwürdigen SBB-Bahnhofs, der für Publikum gesperrt ist. Leider hat deshalb auch mein Lieblings-Restaurant geschlossen, die Bahnhofs-Brasserie. Für diesmal muss ich auf Berner Rösti mit Kalbsbratwurst verzichten. Auf der Gundeldinger Seite wächst gleich neben den Gleisen ein Hochhaus empor. Immer dichter und höher wird die Bebauung und das dürfte dem oft belastenden Stadtklima wenig zuträglich sein. Dem Wolkenkratzer eines Pharmakonzerns nahe des Rheinufer folgen auf der anderen Flussseite voluminöse Neubauten von Spitätern. Erzeuger und Verbraucher in kurzer Distanz. Mit dem Tram aus St. Louis zurückgekehrt, steige ich unterhalb des Basler Münsters in eine der Rheinfähren und lasse mich gemächlich übersetzen. Entschleunigung pur. Mit dem Velo war ich dieses Mal nicht unterwegs. Aber es ist offenkundig, dass immer mehr Leute das Rad nutzen. 16% soll der Anteil am Verkehrsaufkommen mittlerweile betragen. Der Kanton Basel-Stadt hat im Jahre 2014 den "Teilrichtplan Velo" beschlossen: "Um die Bedingungen für den umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Veloverkehr zu verbessern, sind sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch Durchlässigkeit des Strassenetzes sowie die Attraktivität der Veloinfrastrukturen zu verbessern." Es werden neue Radwege gebaut, Radstreifen markiert und Ampelprogramme angepasst. Natürlich stößt das in der Innenstadt oft an räumliche Grenzen. Velos zwischen den meterspurigen Tramgleisen sehen nicht nur gefährlich aus, sondern sind auch permanent gefährdet. Doch mir scheint, es rollt harmonischer, rücksichtsvoller als hierzulande.

Womit ich zu meiner Reiseunterbrechung in Frankfurt am Main komme. Das Deutsche Architekturmuseum zeigt aktuell die Ausstellung „Fahr Rad - Die Rückeroberung der Stadt“. Ich würde dem Titel ein Fragezeichen folgen lassen. Ist das Radfahren wirklich ein Synonym für Urbanität? Wie viel Räder verträgt eine Stadt? Diese Fragen und einige Antworten darauf standen im Mittelpunkt der Baukulturwerkstatt "Stadt und Fahrradmobilität", die vergangene Woche von der Bundesstiftung Baukultur in Karlsruhe organisiert worden war. Fast alle, die teilnahmen, waren radfahrende Experten... und folgich unter sich. Ein Argument fand ich besonders interessant: Wenn in den Städten die Fahrräder immer schneller und die Autos (zwangsweise mit Tempo 30) langsamer fahren, könnte daraus eine Symbiose werden. Um den begrenzten öffentlichen Raum, der Straße heißt, gleichberechtigt zu nutzen.

Auf der linksrheinischen Seite führt seit 2016 der Elsässerrheinweg von der Basler Innenstadt bis ins angrenzende französische Huningue. Geplant und gebaut für Velofahrende und Fußgänger. Bienvenue á Bâle!

Nachtrag: Vor vier Wochen startete ich am Wenzelsplatz in Prag eine Radtour entlang von Moldau und Elbe. Soeben lese ich online in der "Tagesschau": Fahrradverbot in Prag.

25 Jahre Deutsche Einheit – Von Köln nach Berlin

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen als gesamtdeutsche Institution

Die deutsche Einheit war gerade eine Woche alt als der „Deutsche Straßen- und Verkehrskongress 1990“ in Nürnberg begann. Es war die turnusmäßig aller zwei Jahre stattfindende Veranstaltung der westdeutschen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die ihren Sitz in Köln hat. Erstmals begrüßt wurden Fachleute aus den neuen Bundesländern. Viele von ihnen gehörten der ostdeutschen „Kammer der Technik“(KdT) an, einer vergleichbaren Fachorganisation in der DDR. Dem Charakter der staatlichen Vereinigung entsprechend, dem Beitritt der DDR zur BRD, sagte der damalige FGSV-Präsident „... dass die einzelnen Arbeitsausschüsse der Fachsektion (*Straßenverkehrsanlagen in der KdT*) in geordneter Weise in die Arbeitsgremien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen überführt werden“, und „... wir sind sicher, dass die gemeinsame Arbeit bald zur Normalität werden wird“. Er meinte die FGSV als gesamtdeutsche Institution.¹

Ganz so schnell und so einfach ist das nicht gegangen. Es waren zunächst nur Einzelpersonen, die aufgrund ihrer Kenntnisse, Erfahrungen und Positionen in die FGSV-Gremien aufgenommen wurden. Zwei Jahre später auf dem Kongress in Hamburg merkte der Präsident deshalb an: „Wir standen erst am Anfang des Zusammenwachsens und mussten uns fachlich und menschlich noch zusammenfinden“.²

An der Kongressvorbereitung war auch die neu gegründete Geschäftsstelle der FGSV in Berlin beteiligt. Deren Leiter ist es gewesen, der mich fragte, ob ich nicht FGSV-Mitglied werden wolle. Ich stimmte zu unter einer Bedingung: aktive Mitarbeit in einem Arbeitsgremium. Er kümmerte sich und das mit Erfolg.

Seit 1993 bin ich im Arbeitsausschuss „Verkehrsbeeinflussung außerorts“ tätig. Ein Jahr später kam ich zum Arbeitsausschuss „Verkehrsbeeinflussung innerorts“. Ich ging mit großer Ehrfurcht zu den ersten FGSV-Sitzungen. Als Geschäftsführer der Berliner Licht- und Signaltechnik GmbH war ich es zwar gewohnt, meine Arbeit zu vertreten, aber der stark fachlich geprägte Umgang mit hochrangigen Professoren und Behördenvertretern war Neuland für mich. Anfänglich fühlte ich mich als Exot aus dem Osten. Aber nicht allzu lange. Die Mitarbeit in den Ausschüssen und Arbeitskreisen, von denen ich zwei geleitet habe, half und hilft mir in der beruflichen Tätigkeit. Aus manchen der sehr zahlreichen persönlichen Kontakte sind kollegiale und auch freundschaftliche Verbindungen geworden, bei den Ost und West schon bald keine Rolle mehr spielten.

Die FGSV ist nun schon lange eine gesamtdeutsche Institution geworden. Den Alltag bestimmen Themen, die in Köln und Berlin, Hamburg und Dresden gleichermaßen anstehen. Oft sind es nicht nur nationale Probleme, an deren Lösung mitgearbeitet wird, sondern europäische und weltweite.

Die FGSV-Geschäftsstelle in Köln hat mich einige Male bei Aktivitäten zum internationalen Wissenstransfer unterstützt, z. B. in Ungarn und Rumänien. Noch intensiver ist der Austausch unter dem „D A CH“ mit Österreich und der Schweiz. Es waren auch Kontakte über die Mitarbeit in FGSV-Gremien, die mich später in die „Schweizer Vereinigung der Straßen- und Verkehrsfachleute“ (VSS) führten.

25 Jahre deutsche Einheit ist die Zeitdauer einer Generation. Nun kommen junge Leute in die FGSV, deren Ausbildung und Berufswelt sich nicht mehr nach Deutschland Ost oder West unterscheiden. Wichtig ist, dass sie kommen und mitmachen wollen. Und sie sollten frühzeitig die Chance erhalten, Verantwortung in FGSV-Gremien zu übernehmen.

Von Köln nach Berlin: die FGSV hat ihren Hauptsitz in Köln behalten. „Und das ist gut so“ sagt der Berliner...

Wie sicher sind unsere Verkehrswege?

Der Schutz kritischer Infrastrukturen ist eine Aufgabe, die präventives Denken und Handeln verlangt. Neue Technik bringt dabei nicht nur Lösungen, sondern schafft auch neue Probleme. Die wiederum verhelfen Althergebrachtem zu neuem Zweck.

Wer die Frage hört, wie sicher unsere Verkehrswege sind, denkt wahrscheinlich zuerst an Unfälle auf Straßen und an Bahnübergängen oder an baufällige Brücken. In dem Sinne bedeutet Verkehrssicherheit, die ungefährdete Ortsveränderung von A nach B zu gewährleisten. Das aber reicht längst nicht mehr aus. Schon vor dem 11. September 2001 gehörten die Verkehrswege zu den kritischen Infrastrukturen. Doch stärker in den Fokus gerückt ist diese Tatsache erst in den vergangenen zehn Jahren. Regierungen beschäftigen sich damit und beschließen Programme, in Deutschland zum Beispiel die „Nationale Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen“.

¹ Auszug aus der Eröffnungsrede, nachzulesen im Tagungsband, Kirschbaum Verlag Bonn, ISBN 3781212742

² Auszug aus der Eröffnungsrede, nachzulesen im Tagungsband, Kirschbaum Verlag Bonn, ISBN 3781213269

Wo lauern die Gefahren?

Sturm und Regen, Hochwasser und Bergrutsche unterbrechen Verkehrsverbindungen ebenso wie ein Brand im Tunnel oder umgeknickte Hochspannungsmasten. Es sind naturbedingte Ereignisse, menschliches Versagen oder technische Defekte, die Schienen und Straßen zeitweilig unpassierbar machen. Darauf kann man sich in gewisser Weise vorbereiten. In so genannten Verkehrsmanagementplänen wird festgelegt, wer in solchen Situationen was zu tun hat. Wenn möglich, weicht man auf anderen Reiserouten aus.

Die vergleichsweise neue und unendlich größere Herausforderung an sichere Verkehrswege besteht darin, dass vorsätzlich und – zunächst - weithin unbemerkt Störungen erzeugt werden. Fällt infolge einer Cyberattacke der Strom aus, so sind nahezu alle technischen Funktionen im Verkehr betroffen. Das führt zu mehr Unfällen, Stillstand und Panik. Genau das ist gewollt. Im allgemeinen Chaos, betroffen sind ja viele Bereiche des öffentlichen Lebens, erfüllen die Verkehrssysteme nicht mehr ihre Funktion, zu denen auch die geordnete Bewegung großer Menschenströme gehört. Eine beklemmende Vorstellung darüber bekommt man im Roman „Blackout“ von Marc Elsberg.

Nun werden seit einigen Jahren mit großer Euphorie die Zukunftstechniken und -technologien des Straßenverkehrs von morgen entwickelt. Fahrzeuge kommunizieren miteinander und mit Lichtsignalanlagen. Autofahrer brauchen künftig nur noch einzusteigen und laut zu sagen, wohin sie fahren wollen, der Rest erledigt sich automatisch. Man kann das toll finden. Die Frage ist nur, wie sicher bewegen sie sich auf den Verkehrswegen? Die Antwort darauf wurde schon gegeben: nicht sicher. Die ersten Versuche, von außen in die hochkomplexen Systeme einzudringen, sie zu stören, Fehlverhalten zu erzeugen und somit Mensch und Technik zu gefährden, waren erfolgreich...

Nun beschäftigen sich die Experten damit, wie derartige Angriffe rechtzeitig erkannt und abgewehrt werden können. Das sind wiederum und vor allem technische Lösungen. Für sichere Verkehrswege reicht das nicht. Zumal bekannt ist, zum Beispiel aus der alltäglichen Internetpraxis, dass jedes Hindernis nur eine Zeit lang wirkt, bevor es aufs Neue überwunden wird.

Was soll man tun?

Nicht alles Alte wegwerfen. Ortsfeste Verkehrszeichen stehen lassen und instand halten. Weiterhin Landkarten und Stadtpläne drucken und dafür werben, dass das Lesen nicht verlernt (oder wieder erlernt) wird. Taschenlampen mit aufgeladenen Akkus bestücken. Benzinreserven vorhalten. Das klingt sehr simpel, ich weiß. Aber lesen Sie mal zum Vergleich, was das zuständige Bundesamt für die „Vorsorge in privaten Haushalten“ empfiehlt. Und das gilt im Grunde auch für die Mobilität.

Die Vorschläge sind keine Absage an neue Technik. Vieles ist möglich und wird kommen. Es macht das Reisen im Alltag sicherer und komfortabler. Doch wer nur blauäugig in die Zukunft schaut, wird im schlimmsten Fall nicht mit einem blauen Auge davonkommen.

Das ist noch nicht alles. Straßen, Brücken und Gleisanlagen rechtzeitig reparieren, was viel Geld kostet, gehört auch zum Schutz von kritischen Infrastrukturen. Zumindest sollte der Weg in eine ungewisse Zukunft nicht schon über schwankende Brücken führen.

Wenn Sie Staus oder Blitzer melden wollen...

Wenn Sie Staus oder Blitzer melden wollen... ist eine Ansage, die Rundfunksender ihren Verkehrsmeldungen nachschieben. Eine von vielen Möglichkeiten, tatsächliche und vermeintliche Hindernisse für die schnelle Fahrt von A nach B mitzuteilen.

Heute Morgen gab es kaum Icons auf dem Bildschirm, die Baustellen, Unfälle oder Staus auf den Dresdner Straßen anzeigten. Anders sah das in Berlin und Hamburg aus. Ich schreibe von der Online-Plattform Waze (waze.com). Das von einem israelischen Start-up-Unternehmen entwickelte und 2013 von Google gekaufte Navigationssystem ist ein Beispiel für modernen, auf realen Nutzerdaten basierenden Informationsaustausch.

Gegenüber Waze wirken die Verkehrsmeldungen im Rundfunk etwas altbacken. Ob sie zutreffen, stellt sich oft erst heraus, wenn man am Ort des Geschehens ist. Etwas verlässlicher sind die Informationen, die über Navigationssysteme in die Fahrzeuge gelangen.

Doch wozu das alles?

Es gibt rationale Gründe für bessere Verkehrsinformationen. Tatsächlich können Staus minimiert und Unfälle vermieden werden. Solange die alternativen Routen im Hauptstraßennetz liegen, teilen sich Verkehrsströme besser auf und die Kapazitäten der Straßen werden effektiver ausgelastet. Kritisch wird es, wenn die tatsächlich oder

vermeintlich schnelleren Routen durch Nebenstraßen führen. Und auf Schleichwege weicht aus, wer vom Stau auf seiner Stammstrecke hört. Das geschieht täglich.

Am 27. September 2015 erschien in der Online-Ausgabe der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* der Bericht „Auf der Autobahn herrscht Krieg“. Zwei Monate zuvor waren die Schwester des Autors und deren Tochter bei einem Unfall auf der Autobahn getötet worden. Während sie einen Lkw überholten, fuhr ein mit 200 km/h ankommender Audi von hinten in ihr Fahrzeug. Wenn Sie Staus oder Blitzer melden wollen...

Die geschmähte Autoindustrie investiert viel, um die Fahrersicherheit zu erhöhen und die Folgen von Fehlverhalten zu mindern. Das kostet dann auch mehr. Bleibt die Frage, ob es immer Fehlverhalten ist, was zu Unfällen führt. Im Juristischen wird zwischen Fahrlässigkeit, in diversen Abstufungen, und Vorsatz unterschieden. Doch weder rechtliche noch verkehrstechnische Kategorien reichen aus, um die Tragödie des Kriegs auf den Autobahnen zu beschreiben. Oder genauer: auf nahezu allen Straßen.

Jede(r) gegen jede(n). So sieht er aus, der Krieg auf den Straßen. Sobald sie ihr Haus verlassen und ins Auto oder aufs Motorrad steigen, werden aus lieben Frauen und Männern aggressive Menschen. Gilt leider auch für manche Radfahrer. Alles was daran hindert, schnell voranzukommen, wird attackiert. Und meist gibt es Schwächere, die zu Opfern werden. Als schwach gilt auch, wer sich an Regeln hält.

Doch das ist nur die Schilderung der Symptome. Dahinter liegt, neben den schon viel und oft beschriebenen Verhaltensursachen, ein weiterer Umstand: Am motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr, das Wort muss betont werden, nehmen alle Leute teil. Ob alt oder jung, gesund oder krank, munter oder müde. Sie sind „Elemente“ offener Verkehrssysteme. Im Unterschied zu den mehr geschlossenen Schienen- und Luftverkehrssystemen, bei denen Profis die Verkehrsmittel bewegen. Folglich sind die „Individualverkehrssysteme“ per se konfliktträchtiger. Deshalb geht es nicht ohne wirksame Beschränkungen ab.

Keine freie Fahrt für freie Bürger mehr?

Ich plädiere für regelmäßige medizinische Fahrtauglichkeitsuntersuchungen, für Startblockierung bei positivem Alkohol- /Drogentestergebnis, für ein Geschwindigkeitslimit auf Autobahnen.

Möglicherweise führt die Selbstorganisation des Verkehrs über *Communities* zu mehr verantwortlichem Handeln. Weil auf dem Display die Autokennzeichen von Rasern erscheinen...

Wenn Sie Staus oder Blitzer oder Rowdys melden wollen...

Als die Bilder laufen lernten

oder: die alltäglichen Schwierigkeiten beim Schreiben von Forschungsberichten

Als die Bilder laufen lernten ist eine Metapher für die ersten Stummfilme. Personen, die bislang nur statisch auf Fotografien abgebildet waren, begannen sich vor den Augen der Betrachter zu bewegen.

Dass Bilder laufen können, zeigt sich auch an ganz anderer Stelle. Zum Beispiel im Word-Programm von Microsoft Office. Dort gibt es die Funktion „Einfügen von Bildern“. Fügt man Grafiken an den vorgesehenen Stellen in den Text ein, dann ist nicht sicher, dass es in der gewollten Weise geschieht. Meistens taucht irgendwo ein Rahmen auf und beim zweiten Hinsehen entdeckt man den Button für die Bearbeitung. Jetzt gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Bilder tatsächlich sichtbar zu machen. Es ist ein bisschen wie „Trial and Error“. Um zu erfahren, wie es am besten geht, klicke ich auf das Hilfe-Signet. Mit ein bisschen Glück finde ich den Suchbegriff, der zur Anleitung führt. Im konkreten Fall der Frage nach dem Einfügen von Grafiken schickt mich das Programm zu einem User-Forum von Word 2010. Dumm ist nur, ich nutze Word 2013...

Mittlerweile hat das Bild laufen gelernt und ist an eine andere Stelle im Text gewandert. Dort bleibt nichts mehr wie es sein soll, auch die anderen Grafiken wechseln ihre Position. Da hilft nur, ganz schnell die Datei ohne Speichern zu schließen, um wenigstens den bereits bearbeiteten Text zu retten. Und den Vorgang zu wiederholen. Hat man dann das Bild an der vorgesehenen Stelle platziert, und natürlich die Datei sogleich gespeichert, kommt die nächste Hürde: das Einfügen der Beschriftung. Es geht zunächst ganz einfach. Aber die automatische Nummerierung des Bildes stimmt oft nicht. Mal ist die Zahl zu hoch, mal zu niedrig. Was nun? Ich überprüfe Position und Größe der Bilder, die Festlegungen zur Einbindung, alles scheint richtig zu sein. Dann lösche ich die schon vorhandenen Bildtitel auf der Seite und fange nochmals an. Siehe da es klappt. Vielleicht liegt das Problem darin begründet, dass der Text zweispaltig geschrieben werden muss. Es gibt noch ein weiteres Hilfsmittel: am Ende des Dokuments ein Abbildungsverzeichnis einzufügen. Dann sieht man, ob die Reihenfolge und Beschriftung der Bilder vollständig sind. Mit den Links aus diesem Verzeichnis lassen sich auch „verschwundene“ Grafiken und Titel wieder-

finden. Denn wie gesagt, die Bilder haben laufen gelernt, und wenn sie clever sind, können sie sich sogar verstecken.

Kann sich der Mann keine versierte Unterstützung für das Schreiben des Berichts leisten, werden Sie jetzt fragen. Sicher, mein „learning by doing“ kostet oftmals viel Zeit, und es gibt Fachkräfte, die besser als ich mit Word umgehen können. Doch die Zeiten, in denen eine Sekretärin die Fleißarbeit macht, sind für mich schon lange vorbei. Nicht aus Kostengründen, das lässt sich einkalkulieren, sondern einfach aus der Tatsache heraus, dass das Schreiben eines Forschungsberichts zugleich inhaltliche Arbeit und formale Gestaltung sind. Ob man das bei Microsoft auch so sieht?

Übrigens, der aktuelle Forschungsbericht, bei dem die Bilder wieder laufen lernten, hat statische (!) Verkehrszeichen zum Gegenstand. Neue Lokalisierungstafeln auf den Autobahnen im Raum Hamburg sollen Verkehrsteilnehmern helfen, Meldungen über Unfälle, Pannen usw. mit genaueren Ortsangaben zu versehen. Damit die Einsatzkräfte schneller an die richtige Stelle kommen.

Wenn einen die Themen nicht mehr loslassen

Auf zwei Wegen kommen neue Projekte der Fachberatung und der angewandten Forschung zu mir. Der erste Weg ist, dass ein Auftraggeber das Thema resp. Problem und das zu erreichende Ziel vorgibt, z. B. in einer Ausschreibung. Im zweiten Fall generiere ich selbst einen Projektvorschlag, z. B. im Rahmen von Forschungsprogrammen. Beiden Wegen gemeinsam ist, dass recherchiert werden muss, welches Wissen und welche Lösungen schon vorhanden sind.

Auf diese Weise habe ich zahlreiche Projekte bearbeitet. Doch mit ihrem Abschluss lässt nicht automatisch das Interesse für das jeweilige Thema nach. Im Gegenteil, man ist dafür oft stärker sensibilisiert als vor dem Projekt. Zugehörige neue Informationen werden weiterhin aufgenommen.

Geschah das bis vor einigen Jahren vorwiegend über Printmedien, so stehen heute Newsletter im Mittelpunkt. Sie lassen sich meist so spezifizieren, dass nicht alle möglichen, sondern ausgewählte Informationen übermittelt werden. Dafür nimmt die Zahl der potentiell interessanten Verfasser zu.

Ein Beispiel: mein aktueller Beitrag in der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“ über Ziele und Strategien zur Förderung des Radverkehrs in Australien und den USA (September 2015). Auf die große Aktualität des Themas bin ich durch die Newsletter des Transportation Research Board (TRB) und von Austroads gestoßen. Beim Studium der dort angegebenen Publikationen gelangte ich zu weiteren Quellen, z. B. die US – „Alliance for Biking & Walking“. Deren Newsletter kommt nun auch regelmäßig. Und so weiter und so fort...

Ähnlich geht es mir bei weiteren Themen: über das Erhaltungsmanagement für verkehrstechnische Straßenausrüstungen, das ich in der Fach- und Unternehmensberatung sowie Forschung bearbeitet habe, gelangte ich zur übergreifenden Life –Cycle – Betrachtung kritischer Verkehrsinfrastrukturen. Ein Thema, das in den USA sehr drängt. Bislang habe ich es nur rezipiert, sehe hier jedoch auch eine große Relevanz für Deutschland. Vor allem in Hinblick auf die vorrangig technikgetriebene Entwicklung neuer Systeme im Straßenverkehr (kooperative Systeme, autonomes Fahren).

Letzteres berührt auch sehr stark das Verkehrsmanagement. Ein Arbeitsgebiet, auf dem ich in den vergangenen Jahren recht aktiv war bzw. bin. Die internationalen Recherchen zeigen hier mehrere interessante Trends. Natürlich dreht sich weltweit vieles um „Connected Vehicles“. Daneben spielt das „Integrated Network Management“ / „Integrated Corridor Management“ mit Einschluss verschiedener Verkehrsträger und deren zweckmäßigen Verknüpfung eine wichtige Rolle. Das alles kann nur gut funktionieren, wenn außer den professionellen Akteuren auch die eigentlichen Adressaten, die Verkehrsteilnehmer, Bescheid wissen. Dadurch erhöht sich der Stellenwert von Verkehrsinformationssystemen. Neue „Traveller Information Systems“ müssen drei Bedingungen erfüllen: richtige, zeitgerechte und personalisierte Informationen liefern. Dabei ist eine zunehmende Selbstorganisation des Verkehrs über soziale Netzwerke und andere private Datenplattformen festzustellen.

Bei alledem bleiben die individuellen und gesellschaftlichen Möglichkeiten und Grenzen der Mobilität ein wichtiges Thema in der internationalen Literatur. Mich reizt dabei zu erfahren, wie Länder mit bislang überwiegender Autonutzung die Vielfalt des Verkehrs entdecken und entwickeln. Das beginnt damit, auf welchen Wegen und auf welche Weise man von A nach B gelangt, und reicht weiter zu lebenswerter Umwelt, besserer Gesundheit und geringerem Ressourcenverbrauch durch den Verkehr. Der oben genannte Zeitschriftenbeitrag hat das Thema angerissen.

Als freiberuflicher Verkehrsingenieur kann ich nicht alle interessanten Themen zu Projekten machen. Aber ich kann mein Wissen und neue Informationen anbieten. Durch Fachbeiträge in Zeitschriften zum Beispiel, oder einfach nur als Blogbeitrag. Weil mich die Themen nicht loslassen.

Mobilität und Verkehr – nur ein gängiges Begriffspaar?

Versuch einer Erklärung für den Namen dieses Blogs

Begriffe haben etwas mit Begreifen zu tun. Begriffe werden definiert, damit alle sie im gleichen Sinne verwenden. Das soll in verständlicher, nachvollziehbarer – eben in begreifbarer – Weise erfolgen. Die Begriffe Mobilität und Verkehr begegnen mir in meiner Arbeit sehr häufig, teilweise inflationär. Ein Hinterfragen lohnt sich also.

Verkehr wird als „Ortsveränderung von Personen und Gütern“ definiert. Mobilität ist die „Fähigkeit zur Ortsveränderung“. So steht es zum Beispiel in den „Begriffsbestimmungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2012) Das klingt verständlich und nachvollziehbar.

Seit Neuem fügt man jedoch der Definition des Verkehrs auch die Ortsveränderung von Nachrichten und Energie hinzu. Fehlt dann nur noch das Wasser in der Leitung...

Der Umgang mit dem Begriff Mobilität ist fast grenzenlos. Das resultiert vor allem aus dem Anspruch der so genannten modernen Gesellschaft, zu jeder Zeit an jeden Ort gelangen zu können. Dabei treffen die individuellen Fähigkeiten, sich bewegen zu können, auf die geografischen, ökonomischen, sozialen und technischen Rahmenbedingungen, die den Ortswechsel erlauben oder eben nicht.

Mobilität ist eine elementare und zugleich entscheidende Voraussetzung für das Leben. Ohne sie erweisen sich Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erziehen und Ausbilden, Betreuen und Zerstreuen als sehr schwierig bis unmöglich (ohne die Hilfe anderer). Der Umgang mit Menschen, die aufgrund von Behinderungen und Krankheiten oder Armut weniger oder nicht mobil sind, hat deutlich an Stellenwert gewonnen. Gerade habe ich in diesem Zusammenhang den Begriff „Soziale Exklusion“ gelesen. Mobilität ist wichtig, um Gefahren entfliehen zu können. Täglich zwingen Naturkatastrophen, technische Havarien, Terror und Krieg Menschen dazu, Orte zu verlassen und an andere zu gelangen.

Wie gehören nun Verkehr und Mobilität zusammen?

Verkehr ist eine Form der physischen Realisierung von Mobilität. Sport wäre eine weitere. Wobei die Grenze zwischen beiden Formen keine starre ist, wie es Radfahren oder einfach das Laufen zeigen.

Verkehr vollzieht sich in der Weise, dass Verkehrsteilnehmer sich mit oder ohne Verkehrsmittel in der Verkehrsinfrastruktur bewegen. Das funktioniert über Selbstorganisation und/ oder Verkehrsmanagement. Bevor Menschen physisch Verkehrsteilnehmer werden, treffen sie Entscheidungen, wann und wie sie sich fortbewegen wollen. Das reicht vom täglichen Weg zum Einkaufen über die Geschäftsreise bis hin zum Ferienausflug. Zeit und Geld, Wetter und persönliche Kondition sind Faktoren, die bei den Entscheidungen eine wichtige Rolle spielen. Hier setzt das Mobilitätsmanagement an. Für den Güterverkehr kommt die Logistik hinzu.

Soweit, so klar. Doch Begriffe unterliegen ebenso dem Wandel, wie die Dinge, die sie beschreiben. Damit komme ich auf die eingangs genannte Ausdehnung des Begriffs Verkehr zurück. Nachrichten oder besser formuliert Daten sind essentiell geworden für das Verkehrs- und darüber hinaus für das Mobilitätsmanagement. Wenn sich die Cyber-World immer stärker mit den physischen Prozessen des Verkehrs verbindet, dann müssen sich die Begriffe dieser Entwicklung anpassen. Damit das gegenseitige Verständnis derer erhalten bleibt, die sie verwenden. Eine solche Anpassung der Begriffsdefinitionen sollte zwei Aspekte berücksichtigen: interdisziplinäres Herangehen und fundierte Analyse der Entwicklung. Das verhindert oberflächliche und damit kurzlebige Begriffsdefinitionen.

Solange Menschen nicht ausschließlich virtuell leben, bleiben Mobilität und Verkehr ein Begriffspaar, das zusammengehört. Deshalb habe ich meinen Blog untertitelt „Aus der Welt von Mobilität und Verkehr“. Der englische Titel „Mobility and Traffic“ ist Synonym für Informationen aus aller Welt.

Muss man den Wandel mitgehen?

“Zukunft der Arbeit” heißt die aktuelle Themenwoche der ARD. Diskutiert wird, ob Roboter massenhaft menschliche Arbeitsplätze vernichten werden und ganze Berufe wegfallen. Da stellt sich auch die Frage, ob und wie die Generation(en) der Senioren sich in der digitalisierten Welt zurechtfinden.

In der heutigen (26.10.2016) Online-Ausgabe der “Tagesschau” erklärt ein Datenjournalist “Man muss den Wandel mitgehen”. Er begründet seinen Optimismus mit zwei Fakten: erstens muss nicht alles, was automatisierbar ist, zwangsläufig auch durch Roboter erledigt werden, und zweitens, die Digitalisierung schafft neue Arbeitsplätze. Gefährdet seien vor allem gering qualifizierte Beschäftigte. Letzteres Argument klingt nicht neu. Man hört es immer, wenn billigere Arbeitskräfte ins Land kommen, sei es durch den europäischen Binnenmarkt oder durch Immigration.

Ob die Automatisierbarkeit eines Arbeitsplatzes hoch oder niedrig ist, hängt zunächst von seiner “Technisierbarkeit” ab. Das ist eine notwendige, jedoch noch keine hinreichende Bedingung, um es mal im Mathematiker-Jargon auszudrücken. Die automatisierte Funktion muss auch praktisch nutzbar sein. Ein Beispiel: seit Jahren schon steht neben Check-In-Automaten auf Flughäfen Servicepersonal, das ungeübten Passagieren hilft...

Der oben genannte Journalist hat einen *Job – Futuromaten* entwickelt. Ich gebe ihm meinen Beruf des Verkehrsingenieurs ein. Er kennt ihn und ich erfahre: der Grad der Automatisierbarkeit liegt bei 11%, sei also mithin als niedrig einzustufen. Ich lese weiter: “Der Arbeitsalltag dieses Berufs besteht im Wesentlichen aus 9 verschiedenen Tätigkeiten, 1 davon könnten Maschinen übernehmen.” So tröstlich das für den Moment erscheint, so denke ich doch darüber nach, wie ich mit der Digitalisierung zurechtkommen werde, wenn ich nicht mehr von Berufs wegen “dranbleiben” muss.

Der mit der Digitalisierung verbundene Wandel betrifft den Alltag und das Berufsleben. Bei letzterem ist zu unterscheiden, ob es sich um die Arbeitsorganisation schlechthin handelt, z. B. die Kommunikation, oder um das Produkt bzw. die Dienstleistung, für die man verantwortlich ist. Als Verkehrsingenieur höre ich fast täglich neue Meldungen vom automatisierten Fahren, von kooperativen Systemen und von vernetzten Daten für das Mobilitätsmanagement. Augenscheinlich treiben Autoindustrie und IT-Unternehmen die Dinge technisch voran. Dem Verkehrsingenieur, egal ob im privaten Büro, in der Verwaltung oder an Hochschulen, bleibt nichts anderes übrig, als diesen Wandel mitzugehen. Schon deshalb, weil er die Auswirkungen auf Verkehrsplanung, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement erkennen und beherrschen muss.

Mobil bleiben wollen auch Senioren. Damit sie es können, müssen sie sich zu “digitalen Alten” entwickeln. Was mit Enkel-Fotos auf dem Smartphone noch fröhlich daherkommt, kann bald schon beschwerlich werden. Man muss wissen, was man will: sich für die Autonutzung oder doch die S-Bahn entscheiden, Route und persönlichen Fahrplan bestimmen, Handytickets kaufen. An und in vielen Orten gibt es niemanden mehr, den man persönlich fragen kann. Offensichtlich alles hochautomatisierbare Tätigkeiten. Hinzukommt die Angst der Alten, etwas falsch zu machen und dafür teuer Strafe zu zahlen, oder gar nicht erst das Ziel zu erreichen. Dann bleibt man lieber gleich zu Hause und versucht, wenigstens die nicht weniger stressigen Bankgeschäfte in den Griff zu bekommen. Da ist der Weg zur Sozialen Exklusion nicht mehr weit.

Wer im vorletzten Jahrhundert mit dem Pferdefuhrwerk reiste, dem kam die neue Eisenbahn mehr als suspekt vor. Ähnlich die ersten Autos und die Flugzeuge. Meine Generation ist die zweite der “digitalen Alten”. Die Jüngeren und Jüngsten werden darüber nicht mehr nachdenken müssen. Sie haben es spielerisch gelernt. Vermutlich werden neue Herausforderungen auf sie warten, von denen wir alle noch nichts ahnen.

Heute müssen Ältere nicht, aber können den Wandel mitgehen – und die Gesellschaft sollte sie mitnehmen.

Zurück in die Zukunft

Heute ist der Tag, an dem Marty McFly und Dr. - Brown in der Zukunft eintrafen

Dienstag der 21. Oktober 2015: Marty McFly und Dr. Brown landen mit ihrem Zeitreise-Auto in der Zukunft. Heute ist allerdings Mittwoch. Das haben Robert Zemecki und Bob Gale, die Drehbuchautoren des Films „Zurück in die Zukunft“, ungenau berechnet. Dennoch kommt das Fahrzeug an, ohne vorher mit anderen fliegenden Autos kollidiert zu sein. So stellte man sich unsere Gegenwart vor. Auch die schwebenden Skateboards, im Film Haverboards genannt, sind noch nicht Alltag. Zukunft ist offensichtlich immer die Vision des durch die Lüfte gleitenden Menschen.

Der Film „Zurück in die Zukunft“ kam 1985 in die Kinos und war in den USA der erfolgreichste des Jahres. 1989 und 1990 folgten die Teile 2 und 3. Die Zeitreise zurück, im ersten Film führte ins Jahr 1955. Tatsächlich in die Zukunft ging es im zweiten Film. Um genau zu sein, in unsere Gegenwart.

An dieser Stelle erwarten Sie vielleicht einen Kommentar zur aktuellen Weltlage und zu den Schwierigkeiten im Alltagsverkehr. Beides liefere ich nicht. Vielmehr ergibt sich für mich eine – wohl von den Organisatoren nicht wissentlich geplante – Verbindung zu einer Veranstaltung in Dresden. Als „Zukunftsspinnerei“ titulierte, diskutieren heute Abend interessierte Bürger über ihre Ideen für nachhaltige Mobilität im Jahre 2030 und danach. Ort des Zusammentreffens ist das Verkehrsmuseum (!) und das Motto, unter dem alles steht „Zukunftsstadt Dresden“.

Der Zeitraum von heute bis zum Jahre 2030 ist nur halb so lang wie der, den Marty McFly und Dr. Brown bei ihrer Zeitreise übersprungen haben. Ich werde dann, im optimistischen Szenario, an der Schwelle zum hohen Alter stehen. Dank einer noch ausreichenden körperlichen und geistigen Fitness bin ich mobil und laufe zur Tramhaltestelle. Am Rand meiner smarten Brille sehe ich, in wieviel Minuten die Bahn kommen wird und an welcher Tür ich einsteigen soll. Die x-te Nachfolgeneration des Smartphones, dem ich mein Fahrtziel gesagt hatte, meldet rechtzeitig über die Brille die Aufforderung an mich, langsam aufzustehen und beim nächsten Halt auszusteigen. Vielleicht kommt noch der Hinweis, den Regenschirm bereit zu halten.

Im Stadtzentrum gibt es gemeinsame Wege für alle, die sich mit geringen Geschwindigkeiten fortbewegen. Auf separierten „fast lanes“ soll man nur gehen, nicht zum Schaufenstergucken oder Ausruhen stehenbleiben. Meine Brille erkennt, wenn ich das nicht beachte. Radfahrer, Skater und was es sonst noch geben wird, haben genügend Flächen.

Mein Fahrrad nutze ich natürlich auch. Ich brauche mir keine Gedanken mehr zu machen, ob ich damit in der S-Bahn mitkomme oder nicht und auf die nächste warten muss. Sie fährt so oft, dass dieses Problem gelöst ist. Alle Bahnsteige sind per Aufzug zu erreichen und die funktionieren zuverlässig. Klappt das mal nicht, erscheint am Brillenrand die Information über eine Alternative.

Nur die Sache mit den Drohnen wurde wieder eingestellt, nachdem es zu mehreren Kollisionen gekommen war. Zumindest in städtischen Bereichen bleibt es vorläufig bei der Anlieferung mit Lastenfahrrädern und Lieferwagen.

Zukunftsspinnerei. Ein schönes und zuversichtliches Wort. Der Tag, an dem die Filmhelden „Zurück in die Zukunft“ kommen, ist das eher nicht. Heute.

Dialog und Digitalisierung - Neues aus der Werkstatt

Das Jahr 2016 ist drei Wochen alt. Eine dicke Schneedecke hat die Stadt eingehüllt und wird nachts vom ersten Vollmond des Jahres beschienen. Doch von Winterruhe keine Spur. Ein Werkstattbericht.

Vor über zwei Jahren habe ich ein Forschungsprojekt zu „Zielkonflikten im (dynamischen) Verkehrsmanagement“ abgeschlossen. Leider ist der Schlussbericht noch nicht veröffentlicht worden. Nun begegnet mir das Thema erneut bei der Untersuchung von Wechselwirkungen zwischen öffentlichem, Rad- und Fußgängerverkehr.

In Deutschland gehören die drei genannten Verkehrsarten zum so genannten Umweltverbund, in der Schweiz unterteilt man den öffentlichen und Langsamverkehr. Wobei die Reise mit dem Velo schneller sein kann als mit dem Tram, wie ich über meine Basler Erfahrung schon mal geschrieben habe.

Es sind die „Guten“ bei den Verkehrsteilnehmern und doch können sie sich gegenseitig im Wege stehen resp. fahren. Offenkundig wird das, wenn öffentliche Verkehrsmittel an „Ampeln“ absoluten Vorrang genießen. Erreichen Fußgänger an Lichtsignalanlagen die Haltestellen und damit Tram oder Bus nicht mehr (Anschlüsse sind „futsch“, sagt man in Dresden) oder können Radfahrer Kreuzungen nicht in einem Zuge befahren, so tritt ein Zielkonflikt auf. Zwischen denen, die drin sitzen, und denen draußen. Das ist ein Beispiel, ein weiteres wären die gegenseitigen Bedrängnisse von Radfahrern und Fußgängern auf gemeinsam genutzten Wegen.

Für die Planung von Verkehrsanlagen gibt es umfangreiche Regelwerke, in denen geschrieben steht, wie der Verkehr optimal laufen kann. Auf mögliche Interessen-/Zielkonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern wird hingewiesen, doch es braucht einen umfangreicheren multimodalen und interdisziplinären Ansatz. Im eingangs erwähnten Forschungsprojekt wurde eine Methode für die (partielle) Lösung von Problemen entwickelt. Und die erfordert neben dem unverzichtbaren technischen Sachverstand vor allem eine gute Kommunikation, sprich Dialog.

Kommunikation ist auch ein Kernelement für die „Smart City Challenge“, vor der die US-amerikanischen Städte stehen. Das U.S. Department of Transportation (USDOT) hat einen Wettbewerb gestartet, um Pilotprojekte in

mittelgroßen Städten (gemeint sind solche mit mehr als 500.000 aber weniger als 1 Mio. Einwohnern!) zu lancieren. Es geht um die Digitalisierung der Städte.

Das Thema ist auch hierzulande präsent. Gerade bereitet das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung einen Dialog darüber vor, wie die Digitalisierung auf Städte und Stadtgesellschaften wirken wird, welche Chancen und Risiken damit verbunden sind. Bereits 2014 hat der Senat von Hamburg ein Memorandum of Understanding zur Smart City – Initiative vorgestellt. Manches erinnert mich bei Smart Cities allerdings an den Roman "Circle" von Dave Eggers (Quelle: Wikipedia.org.). Alles und jede(r) sind über das Netz miteinander verbunden.

Bei dieser Gelegenheit komme ich zurück auf eine Kehrseite der stetig voranschreitenden Vernetzung von Verkehrsteilnehmern, Verkehrsdienstleistern und Verkehrsinfrastruktur. Die ist heute schon - im Wortsinne - leidvoll zu erleben. So hatte ich in dem Ende 2015 abgeschlossenen Forschungsprojekt „Modellversuch für ein effizientes Störfallmanagement auf Bundesautobahnen“ (in Hamburg) auch Polizeinotrufe (110) auszuwerten. Diese kamen fast ausschließlich über Mobiltelefone. Es waren nicht wenige Anrufer dabei, die sich nur mit Hilfe des Navis orientierten und plötzlich, als sie eine Panne oder einen Unfall hatten, nicht wussten, wo sie eigentlich waren. Der Dialog mit der Einsatzzentrale gestaltete sich schwierig. Da kann (über)lebensnotwendige Zeit verstreichen, ehe die Hilfe am richtigen Ort eintrifft.

Smarte Cities brauchen Rückfallebenen, technisch und mental. Zugespitzt formuliert: so wie neue (Kommunikations-) Technologien den Alltag verbessern können, so gefährlich kann es werden, wenn sie - aus welchen Gründen auch immer - nicht funktionieren. Es braucht Redundanzen bei der Technik, vor allem aber im Kopf. Man sollte die einfachen Dinge nicht verlernen.

Smart City Challenge bedeutet auch, die großen Gruppen der Älteren, Behinderten und sozial Benachteiligten nicht außer Acht zu lassen. Aus diesem Grund haben das USDOT und andere Organisationen die „Accessible Transportation Technologies Research Initiative“ gestartet. Sie soll mithelfen, dass alle Bürger des Landes neue Technologien nutzen und sicher mobil sein können. Auf diesem Weg wird es Zielkonflikte geben, die es zu lösen gilt. Ein sprödes, aber spannendes Thema.

Ach so: Ich bin dann mal weg... Schnee schieben und Streuen vor dem Haus.

Ein besonderer Tag

Heute ist Mittwoch, der 19. April 2017. Vor genau fünfzig Jahren war das ebenfalls ein Mittwoch. So ziemlich das Einzige, was diese beiden Daten verbindet. Außer der Tatsache, dass eine Zeitung von damals den Anfang meines privaten Archivs bildet, dessen Jubiläum ich heute feiern kann.

Auf dem Kalender 1967 meiner Großeltern sind die Tage der "große Wäsche" eingetragen. Und wann sie die Treppe des Mietshauses kehren und wischen müssen. Ich habe damals noch eingefügt, welche Samstage arbeitsfrei sind. Das war jeder zweite. Erst im darauffolgenden Herbst begann die durchgehende Fünftagearbeitswoche. Beschlossen und bejubelt auf dem 7. Parteitag der SED. Nachzulesen in der Zeitung "Die Union" vom 19. April 1967. Sie ist das erste Dokument in meinem privaten Archiv, das ich als Teenager begann.

Am gleichen Tag starb Konrad Adenauer. Er hat wohl nicht mehr gehört, was Walter Ulbricht den Delegierten des Parteitags verkündete: "Wir deutschen Marxisten und Leninisten haben niemals den einheitlichen, friedlichen und fortschrittlichen, den demokratischen und antiimperialistischen deutschen Staat abgeschrieben und werden das auch niemals tun." Doch bis es soweit ist, dass "die Arbeiterklasse der beiden deutschen Staaten ... das wieder einen kann... was der Imperialismus gesprengt hat", wird in der DDR "das entwickelte gesellschaftliche System des Sozialismus" gestaltet. Die Losung war ein Zungenbrecher und in der Schule hatten wir Mühe, sie richtig aufzusagen. Nicht viel besser ging es uns mit Gedichten, die wir in Russisch lernen und deklamieren mussten, anlässlich des fünfzigsten Jahrestags der Oktoberrevolution, der im November 1967 folgte. Vordem setzte der Junikrieg zwischen Israel und seinen Nachbarn die Welt in Unruhe.

Im Jahr darauf der Mai 68 und der militärische Einmarsch des Warschauer Paktes in die Tschechoslowakei. Und dann kam "a man named Armstrong". Den USA gelang der erste bemannte Flug auf den Mond. Von allen diesen Ereignissen hob ich Zeitungsartikel auf. Sammelte sie in Jahreschroniken und Themenordnern. Politik und Wirtschaft, Religion und Kirche, Natur- und Gesellschaftswissenschaften, Kunst.

Egal, was ich gerade war und tat, ob Schüler oder Student, Soldat oder Schlafwagenschaffner, Mitarbeiter oder Manager oder Freiberufler, das Archiv wurde jedes Jahr fortgeführt. "Die Union" war die erste Zeitung. Es folgten die "Junge Welt", das "ND" und die "Berliner Zeitung", "Der Tagesspiegel" und die FAZ, die "Neue Zürcher Zeitung". Besonders wichtig waren mir in den 80er Jahren die deutschsprachige polnische Zeitung "Życie Warszawy" und die "Budapester Rundschau". Aus Ungarn stammt mein erster ausländischer Zeitungsartikel. Am 9. Juli 1967 schrieb die dortige deutsch-englische Gazette "Daily News" über den Aufstieg von Mao Tse Tung, der sich gerade zum dreißigsten Male jährte. Diese ungewöhnliche Zeitung hatten wir in Budapest entdeckt.

Seit Ende der 90er Jahre lese ich nur gelegentlich Zeitungen. Für die Jahreschroniken nutze ich meist den Rückblick im "Spiegel". "Die Union" ist schon lange keine eigenständige Zeitung mehr. An sie erinnert jedoch der Untertitel der "Dresdner Neuesten Nachrichten". Heute kaufe ich deren aktuelle Ausgabe. Ob ein Artikel daraus mir des Aufhebens wert erscheint, entscheide ich erst später. Wenn sich zeigt, ob das, was heute Schlagzeilen macht, nicht morgen schon marginal geworden ist. Für die Tagespolitik sind die meisten Berichte ebenso elektronisch abrufbar wie für alle anderen Themen.

Mein papiernes Zeitungsarchiv dient ohnehin seit vielen Jahren nicht mehr als Chronik, sondern ist ein kleiner und eher zufälliger Ausschnitt des Bildes, wie ich die Gegenwart sehe. Genaugenommen gilt das vom ersten Tage an. Heute wie vor fünfzig Jahren. Der 17. April 2017 ist für mich ein besonderer Tag.

Tausend Jahre Frieden

Der Frieden von Bautzen wurde vor tausend Jahren geschlossen. Es ist das älteste Ereignis, an das man in diesem Jahr erinnert. Vor zweihundert Jahren wurde Karl Marx geboren und die Alt-68er gedenken ihrer großen Zeit vor fünfzig Jahren. Jubiläum reiht sich an Jubiläum. Je näher das Datum, desto mehr persönliche Erinnerungen. Ein Schnappschuss.

Im Januar 1018, so wird es überliefert, schlossen nach fünfzehnjährigem Krieg der deutsche Kaiser Heinrich II. und der polnische Herzog Boleslaw Chrobry den Frieden von Bautzen. Der Pole heiratete kurz darauf eine Tochter des Markgrafen von Meißen. Doch die familiäre Allianz hielt – wie so viele weitere in der Geschichte – kriegerische Konflikte nicht auf. Und so dauerte der Frieden von Bautzen nur sieben Jahre.

1618 beginnt der Dreißigjährige Krieg. Das 400 – Jahre – Gedenken ist Anlass, viele neue Bücher zu publizieren. 104 Treffer zeigt *Thalia* unter diesem Stichwort an. Die kann man gar nicht alle lesen, weil ja irgendwann und bald das nächste Jubiläum folgt. Mit ebenso neuen und wichtigen Lektüren. Dennoch scheint mir als Laien die Ära von 1618 bis 1648 nicht nur als zeitgenössische Erinnerung interessant. Die Kollision von unterschiedlichen territorialen und

religiösen (Macht-) Ansprüchen war vor und nachdem ein Wesenszug der Geschichte. Und bleibt es bis ins Jahr 2018. Weiteren Zündstoff legen soziale Konflikte. Diese zu überwinden, versprochen und versprechen viele Utopien und Visionen. Eine davon schuf Karl Marx, der am 5. Mai 1818 in Trier geboren wurde. Dort gedenkt man seiner mit einer Großen Landesausstellung und der originellen Idee „Mit Marx gehen und stehen“. Dreißig Jahre später – 1848 – sorgen bürgerliche Revolutionen in Europa für Unruhe. In der Frankfurter Paulskirche trat die erste Deutsche Nationalversammlung zusammen. Die technische Revolution Eisenbahn verband im gleichen Jahr Berlin mit Oberschlesien und Warschau mit Wien.

2014 erinnerte man umfänglich an den Ausbruch des Ersten Weltkriegs vor einhundert Jahren. 1918 ging er zu Ende und in Deutschland einher mit der Novemberrevolution und dem Ausrufen der Republik. Für unsere Nachbarn ist dieses Jubiläum ein Besonderes: mehr als 120 Jahre nach der Dritten Teilung entstand wieder ein polnischer Staat. Und Böhmen und Mähren gehörten nicht mehr zum Habsburger Kaiserreich, das unterging, sondern bildeten mit den Slowaken die neue Tschechoslowakei. Vor fünfundzwanzig Jahren trennten sie sich wieder. 1938 schufen das Münchner Abkommen und der Anschluss Österreichs Zäsuren, derer man in diesem Jahr mit zwiespältigen Gefühlen gedenkt. An die grausame Zeit, die ihnen folgte, und wegen der Widersprüche im heutigen Europa. Dabei begann 1968 mit dem „Prager Frühling“ und dem „Pariser Mai“ ein neuer Wind über den Kontinent zu wehen. Ich wechselte im Sommer dieses Jahres auf die Erweiterte Oberschule, sprich Gymnasium. Dort sollte gleich Solidarität geübt werden, nicht mit den Tschechen, sondern mit den sowjetischen Truppen, die im August bei ihnen einmarschiert waren. Unseren Lehrern merkte man ihre Zweifel an. Die gab es jedoch nicht bei der Sympathie mit der Antikriegsbewegung in den USA.

Zehn Jahre später, 1978, schloss ich das Studium als Diplom-Verkehringenieur ab. Seitdem sind vierzig Jahre vergangen und jetzt bin ich in den (beruflichen) Ruhestand gewechselt. Finde mehr Zeit, mich dem Hobby-Studium der Geschichte zu widmen. Als Gast durfte ich am 30. Januar 2018 eine wissenschaftliche Historiker-Konferenz besuchen. Ihr Thema lautete: „Der Frieden von Bautzen 1018“.

Hinterwäldler–Gedanken

Zehn Tage weilten wir in H. Einem kleinen Ort zwischen Böhmerwald und Bayrischem Wald. Also hinter dem Wald. Wo viertelstündlich läutende Kirchenglocken den Tagesrhythmus angeben und abends nur noch selten ein Autolicht am Horizont auftaucht. Bevor der Ort gänzlich zur Ruhe kommt. Anders als im Kopf des Hinterwäldlers, wo sich Gedanken breitmachen.

Früher hieß das ganze Gebirge Böhmerwald, bevor es im westlichen Teil Bayrischer Wald genannt wurde. Las ich vor der Ankunft im Reiseführer und dachte darüber zunächst nicht weiter nach. Doch als wir in H. einfuhren und eine Brücke überquerten, war ich das erste Mal überrascht. Dort steht ein Schild „Kalte Moldau“. Nun waren wir schon mehrmals im Böhmerwald gewesen und wussten, die Moldau beginnt doppelt, als Kalte und Warme, die sich später vereinigen. Doch das ausgerechnet dieses tschechische Nationalsymbol eine seiner Quellen in Bayern hat, verblüffte mich (ob meiner bisherigen Unkenntnis). Nun gut, am anderen Ende in Melnik mündet der breitere Fluss Moldau in die schmale Elbe. Gibt ihr sein Wasser und lässt seinen Namen. Ein Thema, was bis heute Geografen und Historiker beschäftigt. Der journalistische Schriftsteller (oder schriftstellernde Journalist) Uwe Rada bemerkt hierzu in seinem wunderbaren Buch „Die Elbe – Europas Geschichte im Fluss“: „Vor allem aber spielt eine Rolle, dass die bis heute gängigen Namen der Flüsse in der Antike von der Mündung stromaufwärts vergeben werden... Würden die Karten in Melnik nämlich neu gemischt, läge nicht Hamburg an der Moldau, sondern Prag an der Elbe.“

Während warmes gelbes Licht von den Straßenlaternen den kleinen Ort H. durch die Nacht begleitet, bevor ihn Morgennebel fast unsichtbar macht, greift der Hinterwäldler zum Smartphone und liest auf Wikipedia etwas über die Geschichte Bayerns. Die zweite Überraschung folgt. Eine der Wurzeln der „Bajuwaren“ war der keltische Stamm der Boier. Gerade hatte ich bei Recherchen für mein aktuelles Projekt „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“ gelernt, dass der Name Böhmen denselben Ursprung hat. Also haben erst später neue Herrschaftsstrukturen und Grenzen zu dem geführt, was wir heute als verschiedene Völker kennen. Aber so ganz trennend war es – historisch betrachtet – immer nur kurze Zeit.

Schaut man sich heute im Dreiländereck Tschechien, Österreich und Deutschland um, so wimmelt es grenzüberschreitend von Steigen und Radwegen, Denkmälern und Museen, die alle einen Namen tragen: Adalbert Stifter. Die literarische Bedeutung des deutschsprachigen Schriftstellers, der von 1805 bis 1868 in der Region zwischen Moldau und Donau lebte, wird unterschiedlich beurteilt. Doch als Markenzeichen taugt er offensichtlich recht gut. Und so fällt dem Hinterwäldler ein, dass die europäische Modellregion „Donau-Moldau“ auch „Adalbert Stifter – Land“ heißen könnte. Weil es mittendrin liegt. Was dann hoffentlich aber nicht zu Autonomieforderungen an München, Prag und Wien führt. Denn „trotz einer positiven wirtschaftlichen wie gesellschaftlichen Entwicklung haben die

politisch Verantwortlichen dieser Dreiländer-Region einen erweiterten Handlungsbedarf in der grenzübergreifenden Regionalentwicklung festgestellt. Vor allem die sich verändernde Arbeitswelt und der demographische Wandel, aber auch Fragen der Mobilität und der künftigen Energieversorgung stellen die Partner vor neue Herausforderungen, die es gemeinsam durch die Bündelung von Potenzialen zu bewältigen gilt.“ [Quelle: <http://www.europaregion.org/uber-die-europaregion.html>]

Das sah schon vor mehr als einhundert Jahren ähnlich aus. Wo heute der “Adalbert-Stifter-Gedenk-Radweg” von Haidmühle nach Waldkirchen führt, verlief ab 1910 eine Bahntrasse, die Passau an der Donau mit Krummau (Český Krumlov) an der Moldau verband und erheblich zum wirtschaftlichen Aufschwung der Region beitrug. Der “Eiserne Vorhang” trennte die Verbindung, und als er 1989 fiel, hatte die Straße den Schienenverkehr abgelöst. Ein “Industriesteig” in H. und ein kleines Eisenbahnmuseum in Nove Udoli erinnern daran. Im Jahre 2017 startete der Versuch, die Verbindung mit einer Kombination von Bahn und Bus für Touristen attraktiv zu machen. Als wir mitfahren wollten, gab es nur an Wochenenden Zugverkehr. Der Hinterwäldler in seiner ruhigen Idylle jedoch denkt an eine etwas andere “Reise in die Zukunft”. Autonom fahrende Züge, Kabinenbahnen oder Transporteinheiten fügen sich mit ihren Wegen in die Landschaft ein, bezwingen leichter als heutige Verkehrsmittel die Gebirge, verbinden Orte und Menschen und verbrauchen weniger Energie. Weil ein Zurück zum Gestern nicht die Lösung von morgen ist.

Wir reisen ab. Mit dem Auto, hinten die Fahrräder aufgedockt. Manchmal kommt man auch als Hinterwäldler voran. Zumindest in Gedanken.

Anmerkung: Den Titel Hinterwäldler habe ich nur für mich gewählt. Die Einwohner von H. sind ihren Gästen gegenüber freundlich, hilfsbereit und aufgeschlossen. Die digitale Welt findet man dort ebenso wie ein modernes Restaurant. Wenn ich oft und gern von oben herab geschaut habe, dann nur, weil sich unser Apartment auf einer Anhöhe befand und weiten Ausblick bot.