



## FONTANE AUF DEM FAHRRAD

Blogeinträge 2015 bis 2017

### EXPOSEE

Von Berlin und Dresden und Polen, aus der Lausitz und der Schweiz berichten zweiundzwanzig ausgewählte Blogbeiträge der Jahre 2015 bis 2017. Natürlich sind aktuelle Themen des Verkehrswesens auch dabei.

Stefan Grahl

## Inhalt

Elbklänge.....	3
August der Starke... Europäer .....	4
Schloss Pillnitz und was einen antreibt.....	5
Über sieben Brücken kannst du gehn... .....	6
Herrliche Berge, sonnige Höhen... Berlin!.....	7
Wenn am Landwehrkanal Kastanienschalen platzen.....	8
FlaMa oder ... Tauben fliegen auf .....	9
Kaiser, Knödel und ein Schmarrn.....	10
Noch ist Polen nicht verloren .....	11
Beim Nachbarn Polen zu Gast.....	12
Zwischen Berlin und Dresden liegt die Lausitz – ein Radfahrerbericht .....	13
Fontane auf dem Fahrrad .....	14
Grenzerfahrungen .....	15
“... bis zu 30° Celsius in der Lausitz” .....	16
Basel – die europäische Stadt.....	17
Wenn der Zug aus dem Weinberg kommt.....	18
Olten – Ihre nächsten Verbindungen.....	19
Watch Valley bietet mehr als Uhren.....	20
Adé Basel, Au revoir Bâle, Uf Widerluege! .....	21
Muss man den Wandel mitgehen? .....	22
Wie sicher sind unsere Verkehrswege? .....	23
Wenn Sie Staus oder Blitzer melden wollen... .....	24

### Impressum:

Dr.-Ing. Stefan Grahl  
 Senior Consultant Transportation  
 Rodung 10, 01139 Dresden  
[stefangrahl@t-online.de](mailto:stefangrahl@t-online.de)  
<http://stefangrahl.info>

### Hinweis:

In den Texten enthaltene Links wurden auf ihre Aktualität geprüft.  
 Dennoch kann ihre Gültigkeit nicht garantiert werden.  
 Die Fotos stammen, soweit nicht anders angegeben von Stefan Grahl.

Dresden, im August 2017

## Elbklänge

*Elbphilharmonie Hamburg: "Zum Raum wird hier die Zeit", wenn im Januar 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.*



Melnik



Hamburg

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. Scheppernd 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 Schornsteinqualm 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, Willkomen, 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.



Fotomontage: Stefan Grahl

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, Gemädegalerie, 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 wachsen zugleich die sozialen Spannungen? 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



Fotos: Ingrid Grahl

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 (bis zum 1. November 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 (ebenfalls bis zum 1. November 2016). Vor einigen Jahren besuchte ich das Technische Museum Wien. Dort ist in der großen Ausstellung [Mobilität](#) auch die Geschichte des Fahrrads anschaulich nachzuerfolgen. 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 radfahrende 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...



Augustusbrücke Dresden

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“. Zeiteugen 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 urgesendet 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...

## 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 temporäres Event mit Langzeitwirkung als Teil der "Strategie Stadtlandschaft Berlin" am Rande von zwei Großsiedlungen. Auch andernorts trifft grüne Infrastruktur auf smarte Mobilität. Zwei Besuchsnutzen.*



Seilbahn auf dem IGA-Gelände Berlin

*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 begrünete *Teufelsberg* im Grunewald. Mehr als vierzig Prozent der Berliner Stadtfläche sind Grün- und Freiflächen. Und damit eine riesiges Potenzial und eine große Chance, dem Klimawandel 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 plätzen...

... 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 manche 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 plätzen und Kinder die Früchte aufsammeln.

## 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 “Verkehrstrom” 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. Durchgangsverkehre 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 hervorrufen 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

## 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. Roth's 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 "Paneuropäische 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 Abfahrtschleife 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!

## 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 Wrocław. 2016 ist es neben dem spanischen San Sebastian europäische Kulturhauptstadt.

Die gute Nachricht: Eine Reise mit der Bahn nach Wrocław 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 Wrocław.

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 Wrocław 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 Wrocław 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...

Wrocław 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 Wrocław](#) 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-Mobils, das Ingenieure aus Wrocław für die NASA entworfen haben. Die Ausstellung verbindet Geschichte und Religion und Wissenschaft.

Für die Besichtigung von Wrocław 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 Wrocław 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 fahren 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. Dzienkuje bardzo!

## 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 Pressenotiz, 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 Pferdekutschen 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 Radwanderrouten. 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 Sachsens, an der damals noch nicht begrädeten 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](http://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 Elsterradweg 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 Cötes 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.

## 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 Handlungsorte. 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 (Foto).

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 wasserdicht 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.

## 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 – Basistunnel](#) 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 unterquert 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.

## Olten – Ihre nächsten Verbindungen



„Wer beim Wort <Olten> nur Bahnhof versteht, steigt besser aus. Abseits der Geleise wartet eine lebhafteste Kleinstadt.“ Mit diesen Worten werben Präsident und Geschäftsführer von Olten Tourismus. Doch bevor man auf Entdeckungstour gehen kann, hört man wie allenthalben 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 Jura-Gebirges führt die Strecke nach Genf bzw. Lausanne. Über Bern gelangt man nach Interlaken oder via Lötschberg-Tunnel 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 Fahrplankontakt 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.

## 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.

## 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 Hirngespinnst”. 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!

## 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.



(Wien September 2016)

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.

## 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](#) .

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 Verkehrsinfos. 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...