

LÖWENMAUL

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. / Mitglied im Netzwerk GRÜNE LIGA
Löwenmaul 117 April 2010



Leipzig soll blühen - machen Sie mit!

Seite 6

Fliegender Edelstein

Wissenswertes aus dem Leben des Eisvogels

Seite 7

»Bringstu holtz, kriegstu soltz«

Der Elsterfloßgraben als gewachsene Kulturlandschaft

Seite 8

Ernährungssouveränität und Biodiversität

Seite 13

Das Auto am Stecker

Gedanken zur zukünftigen Mobilität

Seite 15



Foto: Manfred Delpho

„Dummheit ist eine unbegrenzte Ressource“

Teil 3 des Interviews mit Prof. Dr. Herman Knoflacher

Das Auto als Virus, Stadtplanung in der Krise, Peak-Oil als Anstoß zum Umdenken. Im dritten Teil des Interviews erfährt ihr mehr über technischen Fortschritt, Ökonomie und Mobilität und den Organismus Stadt.

<< Herr Knoflacher, was ist Ihr Antrieb? Sicher Neugierde und Abenteuer, das ist keine Frage.

<< Da könnten sie doch auch Rennfahrer werden.

Das ist dumm. Ich habe in meiner Jugend genügend Risiken auf mich genommen, bin geklettert, bin gewagt Ski gelaufen und auch sonst habe ich mein Risikopotential immer konstant zu halten versucht. Forschung ist Risiko und Abenteuer, immer an der Grenze, das macht Spaß.

<<Sind sie ein Umweltaktivist?

Ja! Ich würde schon sagen ja. Jeder Mensch muss ein Umweltaktivist sein. Nur ein Dummkopf kann gegen die Mutter seines Lebens als Embryo aggressiv sein. Da muss ihm schon ziemlich viel im Oberstübchen fehlen, weil die Umwelt uns alle erhält und dank ihrer Gutmütigkeit können wir uns eine ganze Reihe Dummheiten leisten. Allerdings beginnt sie jetzt langsam konsequent zurück zu schlagen.

<<Was sagen Sie Menschen, die den Klimawandel verleugnen?

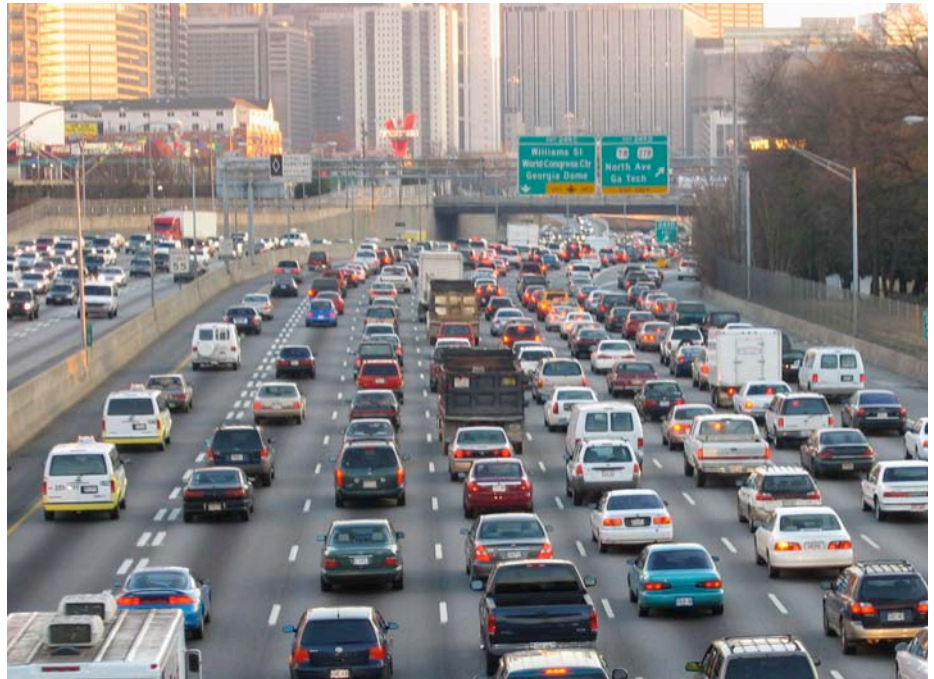
Das war auf der Titanic auch nicht anders. Die Titanic ist unsinkbar.

Die fuhr auch zu schnell!

Ja, wozu auch langsamer fahren.

<< Vielleicht war auch der Eisberg an der falschen Stelle?

Nein, das ist technischer Fortschritt. Die Titanic ist unsinkbar. Aber es gibt eine Eigenschaft der Menschen, gegen die die Götter selbst vergebens kämpfen. Da sollte man sich selbst nicht überschätzen.



Stockender Verkehr auf einem US-amerikanischen Highway

<< Wie stellen Sie sich die Zukunft vor? Wie lange wird es noch dauern, bis die Leute sagen, es muss sich etwas bewegen?

Es bewegt sich laufend.

<< Aber es bewegt sich alles sehr, sehr langsam.

Ja, das ist immer das Problem.

<< Es werden doch immer noch Autos gebaut, die mehr als 10 l Benzin pro 100 km verbrauchen.

Ja, die unbegrenzte Ressource der Menschheit, die Dummheit, wird nach wie vor genützt. Aber es ist gar keine Frage. Auf der Titanic wurde oben noch gefeiert, obwohl vorne schon der Rumpf aufgeschlitzt war. Es wurde oben weiter gefeiert als wäre nichts passiert. Gemessen an dem schnellen Untergang der Titanic sind wir relativ schnell im Erkennen der Probleme. Die Erde ist enorm verletzt und dadurch enorm zäh, Gott sei Dank für uns. Aber die Erde wird natürlich ohne uns ganz gut auskommen. Ich kann mich gut erinnern. Mein lieber Freund Ro-

bert Riedel hat gesagt: „Kein Problem, (damals ging es um die ganzen Atomgeschichten) wir fangen halt wieder bei den Blaualgen an.“ Aber das wird nicht mehr gespielt werden, weil die Energiedichte nicht vorhanden ist. Eine Wiederholung der Evolution findet nicht statt.

<< Haben Sie das Gefühl, das mehr über das Problem selbst gesprochen wird und gar nicht über Lösungsansätze oder gar Lösungen?

Das ist eine beliebte Taktik der Politik – miserabler Politik. Eine gute Politik sucht sich sehr schnell Antworten und erkennt auch die Probleme und versucht dann umzusetzen. Ich habe viele solcher Politiker getroffen. Vielleicht beruht das auch auf Wechselbeziehungen. Ich habe mittlerweile auch einen bestimmten Ruf, der wahrscheinlich auch bestimmte Politiker aktiviert und man kann dadurch auch viel umsetzen.

<< Glauben Sie, dass die Politiker in Deutschland von ihren Beratern gut beraten sind?

Nein, sicher nicht! Ich habe das ja erlebt. Ich war im Bundestag in der Expertenkommission für Globalisierung und Einzelhandel und da habe ich festgestellt, dass die Politiker sehr konservativ beraten werden. Da sitzen jede Menge Ökonomen, unter anderem auch der bekannte von Weizsäcker drinnen, der die Umweltfragen vorgebracht hat. Ich habe denen die Zusammenhänge versucht zwischen Verkehrssystem und Ökonomie zu erklären. Das war total neu für die! Noch schlimmer als die Verkehrsleute sind ja die Ökonomen – die klassischen. Was Milton Friedman mit seinen Leuten angestellt hat, ist unbegreiflich, das ist grausam.

<< Haben Sie das Gefühl, dass die europäische Stadt, so wie sie als europäische Stadt definiert ist, wieder im Kommen ist?

Ich kann das nur von meinen indischen Freunden und von den Veranstaltungen und den Projekten, die wir dort machen, wiedergeben. Die sehen und haben erkannt, dass das amerikanische Modell falsch ist. Und die Klügeren haben die Parallelitäten der Vorteile ihrer Städte erkannt, aber draußen rennt natürlich der Megastrom auch nur in die Gegenrichtung. Wir haben in den historischen Städten auch die gleichen Dimensionen. Wir haben überall Menschen – logischer Weise – und damit auch die Struktur mit der eine Stadt sinnvoll in die Zukunft gehen kann. Gehen kann, nicht fahren kann. Und wir hätten auch die Möglichkeit von der europäischen Stadt den öffentlichen Verkehr zu entwickeln. Diese Städte haben oft den Nachteil gehabt, dass sie keinen öffentlichen Verkehr entwickeln konnten. Weil sie als Kolonien daran gehindert wurden öffentliche Verkehrsmittel richtig selbst zu entwickeln. Den Indern wurde die ganze Stahlindustrie geklaut von den Engländern, die sie dann inklusive der Facharbeiter, aus Indien geholt haben, was dann dazu geführt hat, dass England dann so stark wurde in der Stahlindustrie. Es waren

also gar nicht die Engländer sondern die Inder, genauso in der Stoffherstellung. Die Inder besinnen sich nun langsam auf ihre eigene Stärke. Es ist auch eine viel ältere Kultur. Die haben auch viele 1000 Jahre Kulturvorsprung gehabt, als die Engländer noch – in Führungszeichen – auf den Bäumen unterwegs waren, die anderen Europäer auch.

Da erkennt man schon, die europäische Stadt ist meiner Ansicht nach schon sehr gut aufgestellt, zumindest in den historischen Stadtteilen, die bis in die Mitte der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden. Mit den Straßenbahnen geht's von der Stadtentwicklung auch noch. Dann wird's langsam bröckeliger, ab Charta von Athen (ab 1930) mit Le Corbusier, der die Verhältnisse umgekehrt hat, veränderte sich alles: Autos auf der Erdoberfläche und Menschen irgendwo im ersten oder zweiten Stock. Diese Stadtmodelle sitzen heute noch in den Köpfen der Stadtplaner, die dafür ausgebildet wurden und die Raumplaner sind noch viel schlimmer: Die zerteilen die Stadt immer in die Einzelfunktionen – hier Wohnen, hier Arbeiten, hier Freizeit und ähnliche Geschichten. Völlig absurd! Ein lebendiger Organismus – wenn ich ihren oder meinen Körper nehme, dann lägen scheinbar nicht miteinander vereinbare Organe unmittelbar nebeneinander.

<< Das heißt: Sie initiieren eine Mobilität die eigentlich gar nicht benötigt wird?

Die sich ein natürliches System gar nicht leisten kann, weil es nicht die Energie zur Verfügung hat. Das heißt: Wir brauchen es doch nur auf eine Wohnung umzulegen: In der Wohnung gibt es Teile, die nicht zu anderen passen. Nehmen wir an, das WC passt nicht zum Schlafzimmer. Würden Sie Ihre Wohnung einem Raumplaner überlassen, dann wäre das WC zwei Kilometer weiter weg von den Schlafräumen, dafür würde er mehrere Wohnungen

miteinander vereinigen, die Küche wäre wiederum zwei Kilometer irgendwo weiter weg unterzubringen. Sie müssten das dann mit einem schnellen Verkehrssystem miteinander verbinden. So wird heute Städtebau betrieben. Das ist doch furchtbar.

INTERVIEW: ALEXANDER JOHN