

Retten Kapitänin Rackete hat allen vor Augen geführt, wie der Egoismus Kerneuropas die EU erodieren lässt **Politik S. 3**

Wohnen Die „Neue Heimat“ prägte das Leben in der BRD. Sie war auch ein Erbe der Nazidiktatur **Kultur S. 13**

Sehen Johann König ist fast blind. Auf dem Weg zum Top-Galeristen hielt ihn das aber nicht auf **Alltag S. 21/22**

Partner des Guardian

4. Juli 2019
Ausgabe 27
Deutschland 4,20 €
Ausland 4,50 €

der Freitag

Das Meinungsmedium



Jeder will mal Panzerfahr'n

Status, Phallus, Klimakiller:
SUVs boomen S. 5-7

„Sie kiffen fleißig, diese Kinder des Bürgertums“

Franz Hausmann

Drogen Die Community diskutiert über die Gründe für die Legalisierung von Cannabis vielerorts in der Welt
»freitag.de/community

Das Auto muss weg

Umsteuern Der Verkehr mit dem Pkw ist eine Geißel der Erde. Lasst uns Straßen rückbauen, Bahn stärken, Autokonzerne zerschlagen!

■ Klaus Gietinger

Wir setzen uns in eine Zeitmaschine. Surren Sie mit, hinein in die Utopie! Die Krise des Autokartells ist unsere Chance. Wir müssen in Deutschland anfangen – von hier fand das Auto, diese zerstörerische Kreatur der Moderne, seinen Weg in die Welt. 100 Millionen Menschen starben seit seiner Erfindung durch Unfall oder Kfz-bedingte Umweltverschmutzung, jährlich sind es drei Millionen, Tendenz steigend. Dies gilt es zu bekämpfen. Wir haben eine Welt zu gewinnen, wenn wir uns von den Ketten des Autowahns befreien. Folgen Sie mir in eine Welt radikaler Entschleunigung, mit kurzen Wegen für alle.

Das erfordert massive Geschwindigkeitsbegrenzungen auf allen Straßen, die Aufhebung der Vorfahrt des Kfz, Downsizing, autobefreite Städte, massiven Ausbau des Umweltverbands von Bahn, ÖPNV, Rad und Fuß sowie basisdemokratische Bremsung des Kapitals durch Bekämpfung von Bodenspekulation und Mietwucher, außerdem die Vergesellschaftung und Zerschlagung der Autokonzerne.

Konkret bedeutet das: Tempolimits von 120 km/h (ab 2030: 100 km/h) auf der Autobahn, 80 km/h (später: 70 km/h) auf der Landstraße und 30 km/h (teils 15 km/h) innerhalb geschlossener Ortschaften. Ein solches Dreifachlimit wäre ein globaler Meilenstein. Ab 2020 werden hohe Steuern für hohe PS-Zahlen fällig. Es gibt eine Beschränkung der Länge und Breite von Privat-Pkw. SUVs erhalten Aufschläge (Super-Punishment) und dürfen in Umweltzonen nicht einfahren. Die Nullemissionsrechnung von Elektrofahrzeugen wird abgeschafft. Denn nur den Motor auf „E“ zu switchen, bringt überhaupt nichts.

Bis 2030 sind die Innenstädte autobefreit, frühere Parkplätze werden begrünt. Tiefgaragen sind abgerissen oder umgewidmet. Der Verkehrsraum steht in erster Linie den Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung. Plätze und Straßen werden begrünt und zu Orten der Kommunikation. App-gesteuerte öffentliche Kleinbusse klaben Passagiere auf und bringen sie ans Ziel. In der Regel haben sie einen Fahrer. Autonome Fahrzeuge werden nur als öffentliche Transportmittel zugelassen.

Der Lieferverkehr geschieht mit Citylogistik mittels Lastenpedelecs, elektrischen Kleintransportern, Gütertrams und – soweit vorhanden – Güter-U- und S-Bahnen. Weitverzweigte Fußgängerwege sind barrierefrei, das heißt: an den Querungen der wenigen verbliebenen Straßen erhöht.

Folgen Sie mir in eine Utopie der kurzen Wege für alle

In der Kernstadt gelten hohe Parkkosten. Gehwegparken ist abgeschafft, der übrige Parkraum an der Straße wird stark reduziert. Ab 2030 ist die Einfahrt von Privat-Pkws in die Städte untersagt. Es gibt drei verschiedene Radwege, die alle der Autostraße abgetrotzt werden: Mischverkehr mit Fußgängern (Schrittgeschwindigkeit), drei Meter breite Radfahrstraßen (20 km/h) und Schnellwege (innerorts 30, außerhalb 50 km/h). Radler haben in der ersten Phase (bis 2030) überall Vorfahrt, danach gibt es in der Stadt nur noch öffentliche Fahrzeuge, Räder, Pedelecs und gedeckelt: E-Roller, Tram, Bus und Bahn werden ausgebaut, bis 2040 komplett elektrifiziert (hauptsächlich mit Oberleitung). Die Bahn wird von 33.000 Kilometer auf eine Flächenbahn mit 70.000 Kilometern erweitert. Die

Zahl der Bahnhöfe wird verdreifacht, nie bleibt eine Station ohne Personal.

Pkw-Pendeln wird teuer, die Bahn verbilligt, der ÖPNV fahrscheinfrei. Der Gütertransport wird real bepreist, seine Wege-länge reduziert und auf die Bahn verlagert. Geschäftswagen und Autowerbung sind verboten, ebenso wie Inlandsflüge und Motorräder (auf öffentlichen Straßen). Digitale Bremser verhindern Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Straßen werden rückgebaut. Autobosse und Verkehrsminister werden angeklagt wegen massenhaften Totschlags. Reine Wohngebiete sind passé, die Kommunen vergesellschaften den Grund. Mieten sind gedeckelt, das Autokartell aus VW, Audi, Mercedes und BMW wird vergesellschaftet, in Betriebe des öffentlichen Verkehrs transformiert und basisdemokratisch verwaltet.

2040 legt eine durchschnittliche Bundesbürgerin damit nur noch 800 Kilometer mit dem Pkw zurück. Sie fährt fünfmal so viel Bahn und Rad, viermal so viel ÖPNV, und sie geht viermal so viel zu Fuß wie unsereins im Jahr 2019. Und doch ist sie nur noch 6.000 statt heute 14.000 Kilometer unterwegs. Die Städte kommen weltweit zu neuer Blüte, das Leben findet wieder auf der Straße, auf Plätzen und in Cafés statt.

Kinder sind von der Käfighaltung befreit und können herumstreunen. Es gibt keine fußgängerunverträglichen Dörfer und Kleinstädte mehr. Alles ist ohne Dreck, Motorenlärm und Todesgefahr. Kleine Geschäfte sind überall lebensfähig, Schulen fußläufig und gefahrlos erreichbar. Mensch und Tier werden nicht mehr überfahren, die Natur atmet auf. Die Klimakatastrophe und künftige Kriege werden unwahrscheinlicher.

Manchem wird diese Aussicht unrealistisch erscheinen, anderen wird sie Angst einjagen, aber sie kann uns nur von der Angst befreien, verletzt, krank oder getötet zu werden. Also: Steigen Sie ein! Springen Sie auf! Gehen Sie voran!

Klaus Gietinger ist Drehbuchautor, Regisseur, Sozialwissenschaftler und Publizist. Gerade erschien von ihm im Westend-Verlag das Buch *Vollbremsung. Warum das Auto keine Zukunft hat und wir trotzdem weiterkommen*

Hannes Klug kritisiert eine stadtpolitische Farce in Köln

Keupstraße ist überall: Das Mahnmal für die Opfer des NSU wäre eine kleine Chance

Das politische Hin und Her um das Mahnmal, das an den Bombenanschlag am 9. Juni 2004 in der Kölner Keupstraße erinnern soll, ist ein Trauerspiel. Es droht obendrein, eine moralische Bankrotterklärung zu werden. Die Opfer des Anschlags wurden Jahre lang verdächtigt und verhöhnt. Ermittlungsbehörden haben sie stigmatisiert und ihre Nachbarn und Familien diskreditiert. Manche der Betroffenen haben diesem Land den Rücken gekehrt und es für immer verlassen. Ihr Vertrauen in den deutschen Staat ist zerbrochen.

Jetzt, 15 Jahre nach dem Anschlag, gibt es eine kleine, jedoch nicht nur symbolisch bedeutsame Chance zur Wiedergutmachung: Ein von der Stadt Köln 2016 als Sieger in einem Wettbewerb gekürtes Mahnmal soll an jenen dunklen Tag erinnern, an dem fünfeinhalb Kilo Schwarzpulver 702 Zimmermannsnägel mit unvorstellbarer Wucht durch die belebte Geschäftsstraße schleuderten. Scheiben zerbarsten, Geschäfte wurden zerstört, die Nägel bohrten sich wie Pfeile in das Fleisch der Menschen. Manche konnten nur durch Notoperationen gerettet werden. Wie durch ein Wunder kam niemand ums Leben.

Das Mahnmal will den Erfahrungen derjenigen im Stadtbild Raum geben, deren Existenz durch rechtsradikale Gewalt zerstört und die durch rassistisch geprägte Ermittlungen ein zweites Mal zu Opfern gemacht wurden. Wahrheits-suche? Sieben lange Jahre dauerte es, bis sich bestätigte, was die Menschen in der Keupstraße schon immer wussten: dass es sich um einen Anschlag von Neonazis handelte. Wieder war Aufklärung nicht gewollt. Verfassungsschutz und Behörden sind knietief in rechten Terror verstrickt. Ein Skandal? Der NSU-Komplex tötet weiter, wie der Mord an Walter Lübcke zeigt.

Pro Tag werden in Deutschland 50 Straftaten von rechts verübt. Fast 200 Men-

schen sind seit der Wiedervereinigung durch rechtsradikale Gewalt ums Leben gekommen. Der jüngste Verfassungsschutzbericht zählt über 12.000 gewaltbereite Rechtsextremisten. Ihre Angriffe, Brandanschläge und Morde werden weiter verharmlost.

Das geplante Denkmal ist ein Monument gegen all diese Tendenzen – im Kleinen wie im Großen: Der Berliner Künstler Ulf Aminde hat es in enger Zusammenarbeit mit Anwohner*innen der Keupstraße entworfen, virtuelle Wände sollen migrantische Geschichten erzählen. Ein Ort des Zusammenlebens und des Austauschs könnte hier entstehen – nicht irgendwo, sondern auf einem noch unbebauten Grundstück in Sichtweite zum Ort des einstigen Verbrechens – so, wie der Kölner Rat es am 11. Februar 2014 beschlossen und seitdem bekräftigt hat.

Nun will eine Eigentümergemeinschaft das Grundstück bebauen. Sie behauptet dreist, von den Plänen für das Denkmal nichts gewusst zu haben und lehnt es ab. Dabei würde es nur einen winzigen Bruchteil der Freifläche in Anspruch nehmen, die baulich sowieso vorgeschrieben ist. Für die Opfer und ihre Familien ist dies eine neuerliche Verhöhnung. Das Mahnmal ist für sie – an dieser Stelle, nicht abgekoppelt vom Ort der damaligen Tat – von herausragender Bedeutung. Die Kölner Politik muss endlich die Perspektive von rassistischer Gewalt Betroffener ins Zentrum rücken und klar Position beziehen. Eine Stadt, die gerne als vorbildlich gelten will, ist jetzt aufgefordert, weithin sicht- und hörbar ihren Willen zu einer Gesellschaft der Vielen zu bekunden. Gleiches gilt im Übrigen für die Investoren, die einsehen müssen, dass auch sie gesamtgesellschaftliche Verantwortung tragen.



Hegelplatz 1
10117 Berlin
PVStk_A04188
Entgelt bezahlt