

BÜRGERPROTEST

Von wegen "nur dagegen"

Ob in Stuttgart oder Berlin: Bürger kämpfen gegen neue Schienen, Hochspannungsmasten und Kraftwerke. Sie haben oft gute Gründe.

von Fritz Vorholz | 02. Dezember 2010 - 07:00 Uhr



Protest gegen den Castor-Transport im Wendland

Eine neue Spezies erobert Deutschland. Sie nagt am Wohlstand. Sie vermehrt sich schnell. Und sie macht Deutschland zu einem garstigen Land. Zu einer Barrikadenrepublik. Zur Dagegen-Republik .

Angeblich ist das so.

Tatsächlich sorgen die Proteste gegen den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs für ein neues politisches Megathema, und auch der Schlichter Heiner Geißler kann das nicht ändern . Denn nicht nur in Stuttgart wird protestiert. Widerstand regt sich vielerorts , wo mit Stahl und Beton eine Infrastruktur für die Zukunft gebaut werden soll: Straßen und Stromleitungen, Nuklearlager und selbst Bahnstrecken.

BEDROHTES LAND

Im Schwarzwald soll eine Bergkuppe weggesprengt und obendrein ein idyllisches Tal geflutet werden, damit in Zukunft grüner Strom gespeichert werden kann. Gegen das Pumpspeicherwerk hat sich Widerstand formiert. Nachdem die Laufzeiten der Atommeiler verlängert wurden, wehren sich viele Schwarzwälder auch mit dem Argument, das Vorhaben diene gar nicht der Speicherung von grünem Strom, sondern von Atomstrom.

TEURER BAHNHOF

Oben oder unten – am Widerstand gegen die Tieferlegung des Stuttgarter Bahnhofs hat sich die Debatte um die Dagegen-Republik entzündet. Heiner Geißler konnte sie nicht beenden. Seine Schlichtung bei S21 hat aber klargemacht, dass es falsch ist, die Gegner von Großprojekten als notorische Neinsager abzustempeln, und neue demokratische Wege aufgezeigt.

LANGE LEITUNG

250 Kilometer lang, 100 Meter breit und höher als die Türme der Dorfkirchen soll sie werden: die Thüringer Strombrücke, die regenerativ erzeugten Strom von Ostdeutschland gen Süden schaffen soll. Dagegen wehren sich 14 Bürgerinitiativen. Sie meinen, dass es ausreicht, die vorhandene Leitung aufzurüsten – und haben sich das von Experten bestätigen lassen.

LAUTE WAGGONS

Gleise gegen den Stau sollen es werden. Sie würden Europas wichtigsten Güterverkehrskorridor stärken, der entlang des Rheins von Karlsruhe nach Basel verläuft. Dem wachsenden Verkehrsaufkommen ist die Strecke nicht mehr gewachsen, die Bahn will sie um zwei zusätzliche Schienenstränge ergänzen. Doch gegen die Trasse wehrt sich das Volk: wegen Lärms.

Ist Deutschland also ein Land von umweltbewegten Protestbürgern, die sogar Nein sagen, wenn eigentlich grüne Projekte zu nah an ihre Vorgärten heranreichen? Ein Land der Fortschrittsverweigerer? Das behaupten inzwischen viele Politiker, allen voran Angela Merkel. »Überall trifft man auf Widerstände«, klagt sie. Daher sei »eine große Debatte über die Zukunftsfähigkeit Deutschlands« fällig und die Bereitschaft zu »einem großen Umbau der Infrastruktur«.

Allerdings erlebt Überraschungen, wer sich im Land umschaute. Die Reise zu den Widerborstigen beginnt im Tiefgeschoss des Berliner Hauptbahnhofs. Mit Verspätung. Wegen Lokschaaden. Neuer Bahnhof, alte Loks, auch das ist die deutsche Infrastruktur.

Peer Schulze aus Ilmtal in Thüringen ist Unternehmer. Mit seinem Planungsbüro bringt er beruflich zum Beispiel Straßen und Abwasserkanäle auf den Weg. Doch der 46-jährige Unternehmer ist zum Neinsager geworden. Er sagt Nein zur gewaltigen Hochspannungsleitung, die von Halle im Osten nach Schweinfurt im Süden gebaut werden soll, quer über den Thüringer Wald und nicht weit an Ilmtal vorbei, wo die erdverbundenen Bürger gern Maibäume setzen oder Sonnenwendfeuer anzünden. Eine hässliche Schneise durch die hügelige Landschaft aus Feldern und Wäldern soll geschlagen werden, bis zu 100 Meter breit und mit Masten, deutlich höher als die Dorfkirchen der Gegend. Und doch ist Schulze keiner, der nur die schöne Aussicht retten will.

Leitungen müssen gebaut werden, wenn Sonne und Wind Kohle und Atom ablösen und weiterhin jederzeit aus jeder Steckdose Strom kommen soll. Dass deshalb nicht jede Leitung eine gute Leitung sein muss, lässt sich der neuesten *Netzstudie* der Deutschen Energie-Agentur entnehmen. 3600 Kilometer plant sie per Modellrechnung – mit Daten, die von den nicht gerade unparteiischen Netzbetreibern stammen.

Schulzes Objekt der Empörung, die Stromleitung durch den Thüringer Wald, stand schon vor fünf Jahren in der vorherigen *Netzstudie*. Damals wurde der Mann, der als Parteilooser im Gemeinderat sitzt, zum ersten Mal mit dem Projekt konfrontiert – und dachte nur: »Die wissen schon, was sie tun.« Er hat seine Meinung geändert und sich in den Vorstand des Verbandes Achtung Hochspannung wählen lassen, der 14 thüringische und nordbayerische Bürgerinitiativen mit zusammen mehr als 5000 Mitgliedern vereint. Ihr gemeinsames Ziel ist es, die Stromtrasse zu verhindern.

Verhindern. Schulze, der Unternehmer, mag dieses Wort nicht. Es erinnert ihn an das Sankt-Florians-Prinzip, das da lautet: Verschon mein Haus, zünd andre an. »Wir werden dargestellt wie die Deppen aus dem Wald. Wir wollen aber nur eine technisch ausreichende, wirtschaftlich vertretbare und ökologisch verträgliche Lösung«, sagt Schulze. Und die sei etwas anderes als diese »Südwestkuppelleitung«, wie die geplante Verbindung heißt.

Die Firmen 50Hertz und TenneT haben den Bau der 380.000-Volt-Leitung längst beantragt. 50Hertz, das war ehemals die Netzgesellschaft des Stromkonzerns Vattenfall. Und TenneT war früher E.on.

Die Unternehmen wollen den in Ostdeutschland reichlich produzierten Windstrom gen Süden leiten. So trage man zum Klimaschutz bei, erklärt 50Hertz. Sogar per Gesetz wurde die »energiewirtschaftliche Notwendigkeit« der Leitung festgestellt. Ende der Debatte, sagt der Block aus Gesetzgeber und Leitungsbauern.

Theoretisch. Praktisch hat Schulze nicht nur viele Bürger auf seiner Seite, sondern auch Landräte und Bürgermeister. 60.000 Euro hat die Bewegung eingesammelt und sich ein Gutachten erstellen lassen. Da steht: »Der geplante Neubau einer 380-Kilovolt-Leitung ist in jedem Fall nicht notwendig und wirtschaftlich nicht zumutbar. Weder der massive Eingriff in Natur und Landschaft noch die Kosten für die Stromkunden, die die Leitung bezahlen müssten, sind vertretbar.« Geschrieben von zwei honorigen Wissenschaftlern, einem Physiker und einem Ökonomen.

Man muss ihnen nicht alles glauben, aber vielleicht haben sie recht, wenn sie sagen: Es reicht, die schon vorhandene Leitung durch Thüringen mit Hochtemperaturseilen aufzurüsten. Womöglich stimmt ihr Verdacht, die neue Leitung werde nicht bloß grüne Energie transportieren, sondern auch viel Kohlestrom. Und vielleicht brauchte man für wahrhaft grüne Leitungen tatsächlich eine andere Technik: Gleichstromleitungen, die auf die lange Strecke weniger Strom einbüßen, statt solcher mit Wechselstrom.

Über das alles würde Peer Schulze gern mit denen reden, die bei ihm zu Hause die Leitung bauen wollen. Wer weiß, vielleicht würde er sich dann sogar von besseren Argumenten überzeugen lassen. Zumindest hat er eine allgemeine Vereinbarung unterschrieben, einen Katalog von Handlungsempfehlungen namens Plan N, auf den sich Bürgerinitiativen und Leitungsbetreiber aus dem ganzen Land nach fast zweijähriger Debatte – moderiert von der

Deutschen Umwelthilfe und gefördert vom Bundesumweltminister – gerade geeinigt haben. Plan N bekennt sich dazu, das Netz auszubauen, die Frage ist nur, wie.

Der Dialog am Ort findet allerdings nicht statt. Ja, Bürger konnten schon vor geraumer Zeit in den Rathäusern Katasterkarten mit der geplanten Trasse einsehen, und bald dürfen sie wieder Einsicht in Planungsunterlagen nehmen. Aber nur Spezialisten können diese Akten lesen, und das auch nur im Dezember, wenn alle in der vorweihnachtlichen Hektik sind. Kein Zufall, meint Schulze. Die Politik nehme den Bürger nicht ernst.

Und deshalb wird es wohl zum Konflikt kommen. Auf der Homepage der Interessengemeinschaft Achtung Hochspannung steht bereits ein Muster-Protestschreiben an das Landesverwaltungsamt in Weimar; Betroffene müssen nur noch Gemarkung, Flur und Nummer ihres Grundstücks eintragen. Außerdem steht da der Vordruck einer Vollmacht für eine Münchner Anwaltskanzlei. Die Sache nimmt den neuen deutschen Weg.

Wie hat es so weit kommen können?

Die Klage, in Deutschland gehe fast nichts mehr, ist annähernd so alt wie die Republik selbst. Der Bundesverband der Deutschen Industrie hatte das Ende der 1970er Jahre behauptet und das Münchner ifo Institut beauftragt, den wissenschaftlichen Beweis dafür zu liefern. Doch der inzwischen pensionierte ifo-Forscher Rolf Ulrich Sprenger fand heraus, dass die These vom Investitionsstau ein Hirngespinnst ist.

Trotzdem gehören seither Beschwerden über die innovations- und technikfeindlichen Deutschen zur wirtschaftspolitischen Debatte. Ebenso wie die über Mopsfledermäuse, Kammolche und Knoblauchkröten, deren übertriebener Schutz den Ökos wichtiger sei als Schienen und Straßen. Der hessische Wirtschaftsminister Dieter Posch (FDP) ließ sich kürzlich über solch »geplanten Irrsinn« aus – was ihm sogar eine Belehrung von Bundesumweltminister Norbert Röttgen (CDU) eintrug.

Tatsächlich haben die Regierenden in den vergangenen 25 Jahren mehrfach Gesetze geändert, nur damit schneller und ungestörter gebaut werden kann. Fristen für Einsprüche wurden verkürzt, und weil die unteren Gerichte oft gar nicht mehr zuständig sind, landen jetzt viele Klagen ohne Umweg beim Bundesverwaltungsgericht.

Auch deshalb konnten manch überflüssige Bauten noch schneller vorangetrieben werden. Auch deshalb hat Deutschland heute mehr als rund 30 Regionalflughäfen, von denen mancher, wie Altenburg-Nobitz bei Leipzig, mit täglich einem Start im Linienverkehr auskommt. Das seien »in erster Linie Prestigeobjekte für ›Regionalfürsten««, erklären selbst Experten der Deutschen Bank. Ihr Fazit: »Kapitalvernichtung«.

Das Geld der Steuerzahler haben eilige Politiker auch andernorts in den Sand gesetzt. Beim Bau der Küstenautobahn A20 etwa, die der damalige Verkehrsminister Günther Krause (CDU) vorangetrieben hat. Der Dresdner Verkehrsökologe Udo Becker sagt es deutlich: Das bisschen Verkehr rechtfertigt die Straße nicht, und für das arme

Bundesland Mecklenburg-Vorpommern bedeute sie vor allem Nachteile. In Dresden selbst beobachtet Becker eine Geldverschwendung aus der Nähe: den Bau der umstrittenen Waldschlösschenbrücke. Dresden habe jetzt schon wenig Staus, und die Zahl der Elbquerungen sinke seit 2000, sagt der Forscher. »Kein Mensch braucht die Brücke« – die Dresden zudem schon den lukrativen Titel als Weltkulturerbe gekostet hat.

Die Bundeshauptstadt erlebt derweil ihre eigene Autobahndebatte – um die Verlängerung der A100. Die nur drei Kilometer lange Strecke vom Dreieck Neukölln bis zum Treptower Park wäre für 420 Millionen Euro der teuerste Autobahnabschnitt Deutschlands. Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) hat den Wahnsinn auf seine Weise ausgedrückt: »Wenn wir sie selber finanzieren müssten, bräuchten wir nicht lange zu überlegen«, ließ er im Sommer wissen; dann hätte die Sanierung der Charité Priorität. Doch das Geld für die Autobahn bekommt Berlin vom Bund. Und dann heißt die Logik: Entweder bauen wir die Straße, oder andere erhalten das schöne Geld.

Der Umweltverband BUND will das Vorhaben stoppen. Das wird schwer, denn Sand ins Getriebe werfen können eigentlich nur Grundstückseigentümer. Infrastrukturplanung wirke oft wie eine Enteignung, sagt Wolfram Hertel. Der Berliner Fachanwalt muss es wissen, er vertritt regelmäßig die Interessen von Investoren. Bei vielen Erörterungsterminen hat er schon gesessen, oft tagelang und oft genug in Turnhallen, wo die Gegner von Vorhaben mit Planungschinesisch regelrecht »eingelullt« worden seien.

Dass es trotzdem zu öffentlichem Krach kommt, führt Hertel vor allem auf einen Umstand zurück: Die Öffentlichkeit sei besser informiert als früher; sie fange sogar an, »Gutachten zu hinterfragen«. Dann der Frust: Verkehrs- oder energiepolitische Einwände von Verbänden wie dem BUND seien allerdings oft rechtlich irrelevant. Gehör vor Behörden oder Gerichten könnten sich anerkannte Naturschutzverbände nur verschaffen, wenn sie mit Artenschutz argumentierten. Das Recht zwingt sie dazu, Lurche oder Fledermäuse vorzuschieben – worüber dann wieder geschimpft wird.

Die Dagegen-Republik. Ganz im Norden sorgt ein unsichtbares Gas für Angst und Aufstand: Brandenburg will das Klimagas Kohlendioxid, das vielleicht saubere Kohlemeiler der Zukunft abscheiden, unterirdisch lagern – das wollen aber die Bürger in der vorgesehenen Gegend nahe der polnischen Grenze nicht. Und im Süden ist es einmal mehr die Bahn, die Bürger aufbringt. Roland Diehl zum Beispiel. Dem Herrn aus dem Markgräfler Land ist nicht anzusehen, dass er auf die siebzig zugeht. Und erst recht nicht, dass er Deutschlands Zukunft gefährden soll – ausgerechnet dieser erfolgreiche Physiker. Roland Diehl ist aber Sprecher der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein (IG BOHR). Er bekämpft ein Infrastrukturvorhaben von europäischer Dimension. Und wie es aussieht, tut er das so erfolgreich wie die badische Bürgerinitiative, die einst den geplanten Atommeiler in Wyhl verhinderte.

Die Deutsche Bahn AG will zwischen Offenburg und der Grenze zur Schweiz zwei weitere Gleise bauen, mitten durch Diehls südwestdeutsche Gefilde und exklusiv für

den Güterverkehr, denn das Rheintal verbindet die Häfen der Nordsee mit Genua am Mittelmeer und ist der wichtigste europäische Güterverkehrskorridor. Dafür bauen die Schweizer gerade den längsten Eisenbahntunnel der Welt, den Gotthardtunnel. In einigen Jahren, wenn der Tunnel durch die Zentralalpen fertig ist, dürften auf deutscher Seite noch Zustände wie in der Eisenbahn-Steinzeit herrschen. Die existierenden Gleise stammen aus der Mitte des vorvorigen Jahrhunderts, und alle müssen sich diese beiden Schienenstränge teilen: ICEs, Regionalbahnen und Güterzüge. Die Fracht von jedem Güterzug, der auf der Rheintalstrecke keinen Platz mehr findet, landet auf der Autobahn und sorgt dort für Staus.

»Die beiden Gleise müssen her«, sagt auch Roland Diehl. Nur nicht auf der von der Bahn geplanten Trasse. Die sei »kein anständiges Gleis«, sagt er, »nicht menschenverträglich, nicht umweltgerecht, nicht zukunftstauglich«. Deshalb stapeln sich bei den Genehmigungsbehörden schon mehr als 170.000 Einwendungen. Sie alle beklagen dasselbe Umweltproblem: Lärm.

Man muss sich nur auf den Bahnhof von Bad Krozingen begeben, um zu verstehen. Alle paar Minuten rauschen hier Züge vorbei, leise und laute, schnelle und langsame. Den größten Lärm, einen Höllenlärm, machen die Güterzüge. Und ausgerechnet die sollen in Zukunft vermehrt durch die Städte und Dörfer des oberen Rheintals rattern, vornehmlich nachts, alle drei Minuten einer.

Zwar gibt es auch leise Güterwaggons mit Flüsterbremsen, und 6000 leise Güterwagen hat die Bahn laut eigenen Angaben schon im Einsatz. Aber allein sie besitzt mehr als 100.000 Waggons, hinzu kommen noch weit mehr anderer, auch ausländischer Firmen. Bis alle Waggons, die im Rheintal jederzeit für Lärm sorgen können, leise geworden sind, vergehen wohl Jahrzehnte. Deshalb fordern die Bürgerinitiativen eine andere Trasse für die beiden neuen Güterzuggleise: Baden 21.

Dieses Projekt ist rund 15 Prozent teurer als der Plan, verschont mehr als 100.000 Menschen in der Region am südlichen Oberrhein von Lärm, und sogar die baden-württembergische Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner (CDU) gibt zu verstehen, sie halte das Anliegen für berechtigt. Die Landesregierung werde mit den Bürgerinitiativen »gegenüber Berlin und der Deutschen Bahn mitziehen«. Dagegen-Republik? Selbst Bahnchef Rüdiger Grube, der neulich die Gegend besuchte, sagt: »Ich bin lieber zwei Jahre später fertig und habe die Bürger für ein Projekt begeistert.« Ein zweites Stuttgart 21 wolle er nicht.

Der Stuttgarter Bahnhof löst nicht nur eine Debatte über »Neinsager« aus, sondern auch eine darüber, wie das Land mit Zustimmung der Bürger modernisiert werden kann. »Die sind gegen alles«, das sei längst ein schlechtes Argument, sagt Hans-Peter Meister, Geschäftsführer des Ifok-Instituts, das Ende der 1990er Jahre maßgeblich daran beteiligt war, die Debatte zwischen Befürwortern und Gegnern der vierten Landebahn

des Frankfurter Flughafens zu organisieren. Seit knapp zwei Jahren wird das Vorhaben umgesetzt, nahezu konfliktfrei, obwohl es eine Baustelle der Superlative ist.

Gewöhnliche Planfeststellungsverfahren, oft genug »eine Farce«, könnten das nicht leisten, sagt Meister. Die Antragsunterlagen für den Frankfurter Flughafenausbau, 8000 Aktenordner, seien für Normalverbraucher nicht zu bewältigen – und obendrein hätten die Behördenvertreter keinen Anreiz, Wohlwollen oder gar mehr für ein Vorhaben zu wecken. »Die wollen nur formaljuristisch keinen Fehler machen.« Das Ergebnis: Während die Angst vor der Öffentlichkeit grassiert, kommen Projekte in ihr um.

Womöglich passiert das auch mit der »Investition in den Klimaschutz« der Schluchseewerk AG. Das Unternehmen, eine gemeinsame Tochter der Stromriesen RWE und EnBW, will im südlichen Schwarzwald ein Pumpspeicherkraftwerk errichten. Solche Anlagen erzeugen zwar keinen Strom, speichern ihn aber – und fangen damit die Launen von Wind und Sonne ab.

Pumpspeicherkraftwerke speichern Strom in Form von Wasser. Sie bestehen immer aus einem Oberbecken, einem Unterbecken und aus Rohren, die beide miteinander verbinden. Ist zu viel Strom im Netz, wird durch die Rohre Wasser von unten nach oben gepumpt; fehlt Strom, wird das Wasser wieder abgelassen und über eine Turbine geleitet. Das Problem ist, dass die Schluchseewerk AG beide Becken erst schaffen muss. Dafür soll die Kuppe eines Berges weichen, und das idyllische Haselbachtal soll komplett geflutet werden.

Klaus Stöcklin ist dagegen. Der Apotheker im Ruhestand führt die Bürgerinitiative vor Ort. Ganz früher war er mal bei der CDU, seit einem Jahr ist er bei den Grünen. »Wir erheben gegen diese Planung Einspruch«, sagt Stöcklin, der unweit des geplanten Oberbeckens in Herrischried wohnt, mit herrlichem Blick übers Rheintal bis in die Schweizer Alpen.

Vieles hat Stöcklin gegen das 1,2 Milliarden Euro teure Vorhaben einzuwenden. Der Lebensraum von Tieren werde zerstört, das Landschaftsbild verunstaltet, Grundwasser reduziert. Das alles ist bei Großprojekten normal, Klaus Stöcklin müsste es wohl schlucken. Doch er wird den Verdacht nicht los, dass bei dem Vorhaben der Klimaschutz nur vorgeschoben wird. Seine Mitstreiter und er haben Gutachten studiert, sich schlau gemacht, selbst Expertisen verfasst, eine Alternative vorgeschlagen – und eine Debatte angezettelt, die alles andere als provinziell ist.

Der Kern: Künftig werden mehr und mehr Windräder und Solaranlagen in Europa arbeiten – und am Ende die meisten Deutschen mit Strom versorgen. In dieser Umbauphase werden sie die Nachfrage in Deutschland schon immer öfter decken können; Kohle- und Atomkraftwerke müssen dann gedrosselt werden. Vor allem für die Atomkonzerne ist das ärgerlich, denn mit ihren alten und längst abbezahlten Anlagen erzeugen sie billigen Strom, den sie teuer verkaufen können. Es wäre deshalb für sie ein Geschäft, könnten sie den

Atomstrom zwischenlagern, um ihn später zu verkaufen. Zum Beispiel im Schwarzwälder Pumpspeicherwerk.

Nach den Plänen der Schluchseewerk AG soll die Anlage 2019 in Betrieb gehen. Eigentlich sollten bis dahin die letzten deutschen Kernkraftwerke schon fast abgeschaltet sein. Doch nun hat die schwarz-gelbe Koalition in Berlin die Karten neu gemischt und die Laufzeiten um durchschnittlich zwölf Jahre verlängert. Bleibt es dabei, werden 2019 die meisten Meiler noch in Betrieb sein, viele davon noch für viele Jahre. Und Klaus Stöcklin hat es auf einmal viel leichter, sein Unbehagen zu begründen.

Der Flensburger Wirtschaftsprofessor Olav Hohmeyer gibt ihm recht: »Das Projekt sichert den AKW-Weiterbetrieb ab« – und dient damit vorerst dem Gewinn mehr als der großen Energiewende. Das Projekt sei nicht mehr im »öffentlichen Interesse«, erklären nun die lokalen Protestbürger. Damit haben sie ein Argument, das den Speicher wohl verzögern wird – und vielleicht verhindern kann.

Was auf einmal so rational wirkt, hat sich in Wahrheit aufgeschaukelt – auch weil die Gegner sich missachtet fühlen. Weil ihnen Akteneinsicht schon mal verwehrt worden ist. Weil ihnen Dokumente verspätet zugänglich gemacht wurden. Weil Regierungspräsidium und Landratsamt sich das Projekt schon zu eigen gemacht haben. Jedenfalls kam es bei den aufgebrachten Bürgern um Klaus Stöcklin so an.

Was also geht noch in Deutschland?

Der Politikforscher Andreas Knie stellt sich die Frage von Berufs wegen. Knie leitet das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) in Berlin. Brücken und Trassen sollten gefälligst nur da gebaut werden, wo sie wirklich gebraucht würden, sagt er. Und nur wenn man die Betroffenen überzeuge, statt sie bloß zu überreden, lasse sich die inzwischen gut organisierte und informierte Zivilgesellschaft gewinnen.

Damit will Andreas Knie nichts über Stuttgart 21 gesagt haben. Den Bahnhof will schließlich die Deutsche Bahn AG umbauen, ein Gesellschafter des InnoZ, das doch das Verkehrssystem für die Stadt von morgen erforschen soll.

Morgen, das ist, wenn der Klimawandel kommt und das billige Öl geht. Knie erforscht deshalb, wie sich Mobilität nach dem Öl organisieren ließe. Elektroautos, mit regenerativem Strom gespeist, gehören zum Szenario – kleine Gefährte, die am Ort die Busse und Bahnen für die Langstrecke ergänzen und obendrein als Zwischenspeicher für den Strom der Zukunft dienen. Das Ganze wird durch Informations- und Kommunikationstechnologie vernetzt und bildet die Keimzelle eines sozialen Großprojekts, unsichtbar, aber größer als jedes Infrastrukturvorhaben, das derzeit für hitzige Debatten sorgt.

Es ist, sagt Knie, ein Projekt aus der »Welt des Guten«. Dass es an fehlender Akzeptanz scheitert? Unvorstellbar.

COPYRIGHT: ZEIT ONLINE

ADRESSE: <http://www.zeit.de/2010/49/Infrastruktur-Buergerprotest>