Mehr Hiddensee

Wer auf einen eigenen Wagen verzichtet, muss den Verkehr genauso ertragen wie Autofahrer. Warum eigentlich?

Von **Silke Mertins**

Ist die Fähre erst einmal abgefahren, wird es plötzlich sehr still. Nur das Brausen und Gurgeln der Ostsee ist zu hören. Viele greifen nach einem der Handwagen, die zu Dutzenden am Hafen stehen, um Gepäck aufzuladen. Auch zwei Kutschen stehen für jene bereit, deren Quartiere etwas weiter entfernt sind. Ich selbst benutze mein Fahrrad für den Transport. Die Ankunft in Vitte auf der Insel Hiddensee hat etwas Irritierendes, denn Orte ohne Autos existieren in unserer rücksichtslos motorisierten Welt kaum noch. Selbst dort, wo gerade keine fahren – etwa in einer Fußgängerzone oder in einem Park – hört man dennoch im Hintergrund die mehr oder weniger lauten Motorengeräusche irgendeiner Straße oder Autobahn. Es ist dieses ständige Rauschen unserer Zeit, das viele bewusst gar nicht mehr wahrnehmen, das aber dennoch enorm belastet. Wie beim Tinnitus gibt es kein Entrinnen.

Wer auf einen eigenen Wagen verzichtet, hat dadurch kaum Vorteile. Der Lärm, die Gefahren des Autoverkehrs und den enormen Platzverbrauch müssen die Unmotorisierten genauso ertragen wie passionierte Autofahrer. Doch warum eigentlich? Hiddensee zeigt, dass ein Leben ohne Privatfahrzeuge auf einem begrenzten Territorium ohne Weiteres machbar ist. Die Autos auf der Insel, meist emissionsarme E-Wagen, lassen sich an zwei Händen abzählen: der Inselbus, das Polizeiauto, Feuerwehr, Müllwagen und noch das ein oder andere handwerkliche oder landwirtschaftliche Nutzfahrzeug. Alle anderen – auch die Hotelbetreiber*innen, Gastronom*innen und Ladenbesitzer*innen – bewegen sich per Rad, zu Fuß oder per Schiff.

Eine Mitarbeiterin in der Touristeninformation erzählt, dass sie eine Sondergenehmigung für den Möbeltransporter brauchte, als sie auf die Insel umzog (der Ruhe wegen). Selbst der Bestatter, der vom benachbarten Rügen übersetzt, braucht für seinen Wagen eine Erlaubnis, wenn er einen Verstorbenen abholt. Ganz mühelos ist das autofreie Leben also sicher nicht, und es wäre falsch, diesen Eindruck erwecken zu wollen. Gerade bei Wind, Regen und Kälte scheint es für Familien so viel einfacher, die Kinder schnell ins Auto zu packen, um zur Kita, zur Schule oder zum Supermarkt zu gelangen.

Doch zu welchem Preis? Und warum sollen alle ihn zahlen, auch diejenigen, die zum Verzicht bereit sind? Besonders für Kinder werden die öffentlichen Räume immer kleiner. Der starke Verkehr hat das Draußen zur feindlichen Außenwelt werden lassen. Fast 30.000 Kinder verunglücken pro Jahr, 60 davon tödlich (2017). Über die Hälfte dieser Kinder waren dabei auf dem Rad oder zu Fuß unterwegs. Außer im eigenen Garten ist das Spielen außerhalb der eigenen vier Wände oder auf einem eingezäunten Spielplatz immer ein Risiko. Das gilt für das Leben auf dem Land genauso wie in der Stadt. Auf einer Landstraße zur Schule zu fahren, dürfte mindestens so gefährlich sein wie das Überqueren von Kreuzungen in der Stadt.

Für die Freiheit der Autofahrenden schränken alle anderen ihre Freiheit ein, seltsamerweise ohne großen Protest. Nicht bei offenem Fenster schlafen zu können – es sei denn, man gehört zu den Glücklichen mit einem Schlafzimmer zum ruhigen Hinterhof – ist zur traurigen Normalität geworden. Schicksalsergeben nehmen wir hin, dass zur Straße gelegene Balkone nicht genutzt werden können, weil der Lärmpegel anfahrender Lkws an einer Ampel oder der allgegenwärtigen Lieferwagen das Wohlbefinden stören oder man schlicht sein eigenes Wort nicht mehr versteht. Verkehr ist die größte Lärmquelle, er vermindert die Leistungsfähigkeit und verursacht auf Dauer Herz- und Kreislauferkrankungen. Die Zukunft möchte man sich so eigentlich nicht vorstellen.

Inwiefern ist das Konzept einer autofreien Insel übertragbar, und auf welche Weise könnte es überall ein bisschen mehr Hiddensee geben? Natürlich existieren in Deutschland längst Projekte für autofreies Wohnen. In München-Riem beispielsweise oder die Siedlung Saarlandstraße in Hamburg-Winterhude. Fast in jeder größeren Stadt finden sich ein oder zwei Modelle. Doch angesichts dessen, dass in den urbanen Zentren nur noch jeder zweite Haushalt ein Auto besitzt, sind die Angebote lächerlich gering. In anderen europäischen Metropolen wird längst in größerem Stil mit autofreien Zonen und Zeiten experimentiert. Doch in Deutschland wird das autofreie und damit ebenso flächensparende wie gesundheitsfördernde und klimafreundliche Bauen bisher kaum verwirklicht.

Wenn ich an Beispiele für mehr Hiddensee auf dem Festland denke, kommt mir deshalb eher Israel als Deutschland in den Sinn. Bevor ich Nahostkorrespondentin wurde, habe ich immer davon geträumt, in einem Kibbuz zu leben. Allerdings nicht der sozialistischen Ideale oder der Begeisterung für Landwirtschaft wegen. Mich hat fasziniert, dass der kleine Sohn meiner Freundin in einem Kibbuz zwischen Jerusalem und Tel Aviv allein zum Kinderhaus stapfen, seine Freunde besuchen und zum Spielplatz gehen konnte. Mit drei Jahren!

Der fragliche Kibbuz ist, wie die meisten der insgesamt 270, wie ein Park angelegt. Viele kleine Häuschen stehen darüber verstreut, sind aber nicht eingezäunt. In der Mitte liegen die Kinderhäuser oder Kitas, der kleine Lebensmittelladen und das Gemeinschaftshaus, Spiel- und Sportplätze. Eine schmale Straße führt eiförmig um den Kibbuz herum zu zwei kleinen Parkplätzen. Von dort geht man zu Fuß weiter. Durch den übrigen Kibbuz führen nur Fußwege. Auf dieser gesamten Fläche sind Kinder, Katzen, Hunde und sonstige Kreaturen weitestgehend sicher.

Autofrei zu wohnen war für die Kibbuznikim ursprünglich keine bewusste verkehrs- oder umweltpolitische Entscheidung; es hatte sich einfach so ergeben, denn bis zu den Privatisierungen hatte die überwältigende Mehrheit der Mitglieder gar keinen eigenen Wagen. Das Kollektiv besaß ein oder zwei Fahrzeuge, die man ausleihen konnte.

Illustration: Katja Gendikova

Wohlig stellte ich mir vor, dass auch meine frisch geborene Tochter bald einmal über die Wiese laufen würde, sicher und geborgen in einem ländlichen, aber nicht spießigen oder gar konservativen Idyll. Leider erfüllte sich dieser Traum nie, denn alle Kibbuzim, auch dieser, begannen aus finanzieller Not, hektisch zu privatisieren. Es wurde nicht mehr vermietet. Nur noch Neumitglieder mit den finanziellen Möglichkeiten, ein Haus zu bauen oder zu kaufen, wurden aufgenommen. Das Interesse war groß, denn eine Lebensqualität wie im Kibbuz ist auch in Israel anderswo nicht leicht zu finden.

Notgedrungen zogen wir in eine benachbarte Ortschaft, ein reguläres Dorf. Diese Entscheidung stellte sich als schwerwiegender Fehler heraus. Gefühlt fuhren die Autos auf der Dorfstraße durch unser Schlafzimmer. In dem Moment, in dem der Nachbar morgens sein Auto anließ, um zur Arbeit zu fahren, war ich hellwach. Wenn im Morgengrauen der Müllwagen kam und die Fensterscheiben vibrierten, weinte mein Baby vor Schreck. Ob ein Mittagsschläfchen möglich war, hing gänzlich vom Verkehrsaufkommen auf der Dorfstraße ab, an der auch gern mal ein Schwarm Motorräder entlangwummerte.

Wir flohen schon nach wenigen Monaten in die Stadt, ans Ende einer ruhigen Sackgasse, wo wir morgens tatsächlich Vögel statt Autos hören konnten und uns keine Abgase durch die offenen Fenster strömten. Aber die Sehnsucht nach dem Kibbuz, dieser autofreien Insel, auf der alle Hektik von einem abfällt, ist geblieben.

Ein Versuch, Kibbuzim in Deutschland einzuführen, dürfte bedauerlicherweise wenig aussichtsreich sein. Bleiben also nur die wenigen autofreien Wohnprojekte. Schön für den Einzelnen, wenn er dort eine Bleibe ergattert. Doch durch Neubaugebiete allein lässt sich zu wenig erreichen. Sie bringen autofreies Wohnen nur minimal voran, denn in den städtischen, gut angebundenen Gebieten, in denen die meisten Unmotorisierten leben, gibt es kaum noch Freiflächen. Mehr Hiddensee kann so nicht entstehen. Wir müssen radikaler denken, viel radikaler.

So radikal beispielsweise wie die Religiösen in Israel, die Charedim. Am Freitagabend, wenn der Sabbat beginnt, schließen sie die Straßen, in denen sie die Mehrheit stellen. Sie lassen eine Schranke herunter. Bis Samstagabend gehört die Fahrbahn den Familien, die dort flanieren, den Kindern, die Ball spielen, Rad fahren und Unfug treiben. Die Gründe für die Sperren sind nicht verkehrspolitisch. Doch warum nicht auch in Berlin, Hamburg oder Frankfurt Straßen für den Verkehr schließen, wenn die Mehrheit dort kein Auto besitzt und entsprechend abstimmt? Es klingt vielleicht utopisch, aber auch das Frauenwahlrecht und rauchfreie Cafés waren einmal eine Utopie.

Fünf Meter mehr Platz entstünden in einer normalen Straße allein dadurch, dass rechts und links Parkplätze wegfielen – man stelle sich vor, wie es vor der eigenen Haustür aussähe, wenn dort, wo jetzt Autos Platz wegnehmen, Grünzeug angepflanzt und Bänke aufgestellt wären. Wenn man zur Straße hin nachts das Fenster offen lassen und dabei sogar schlafen könnte. Wenn Kinder wieder bis zum Abend auf der Straße spielten und Katzen dort nachts Mäuse jagten.

Ich wäre sogar bereit, etwas weiter als bisher zur Straßenbahn zu laufen, die Internetbestellungen von einer Paketstation abzuholen und mir einen Bollerwagen für die Getränkekästen anzuschaffen. Denn mehr Hiddensee mitten in der Stadt – das kann Zukunft sein.

Silke Mertins gehört zum Meinungsressort der taz und war viele Jahre Nahostkorrespondentin. Am schlimmsten findet sie den Verkehr in Teheran, am gefährlichsten den in Bagdad, am lautesten den in Paris. Sie ist Carsharing-Fan und würde gerne mehr Zeit auf Hiddensee verbringen.

Rentenkonzept

terium „auf Kurs [bringt], das noch vor zwei Jahren die Grundrente gemeinsam mit dem Kanzleramt verhindert hatte" (Sigmar Gabriel auf Twitter). Vor zwei Jahren hieß die Ministerin für Arbeit und Soziales Andrea Nahles und galt noch als Parteilinke, und dass ausgerechnet diese Frau gemeinsam mit einer CDU-Kanzlerin ein soziales Rentenkonzept, das Altersarmut tatsächlich verhindern könnte, aktiv versenkt – daran dürfte nicht mal Schröder glaubt haben, der eine durchaus muntere Fantasie zu haben scheint, mutmaßte er doch im *Spiegel* auch, dass Wladimir Putin ja selbst der Meinung sei, das könne nicht so weitergehen mit Korruption und dem Fehlen von Rechtsstaatlichkeit.

Nein, mit konstruktiver Kritik hat die Schröder-Gabriel-Nummer nichts zu tun. Es ist vielmehr eine weitere Aufführung des immer wieder gern vor möglichst großem Publikum gegebenen Zweiakters „Ein Mann scheitert und mobbt dann aus der politischen Bedeutungslosigkeit heraus die Frau, die versucht, das Ganze wieder zu richten".

Keine dürfte das Stück besser kennen als Theresa May, britische Premierministerin, die wahre Eiserne Lady der britischen Politik, die sich seit Monaten abmüht, das mit dem geregelten Brexit doch noch irgendwie hinzukriegen. Zum Tory-Parteitag tanzmarschierte May einst in beeindruckender Selbstironie zu Abbas „Dancing Queen" auf die Bühne, ob sie auch eine heimliche Leidenschaft für Neue-Deutsche-Welle-Schrammelrock hat, ist bislang nicht überliefert. Möglich wär's, denn die Fehlfarben haben schon 1980 das Lied

Dancing Queen

zum Brexit rausgebracht, es trägt den Titel „Gott sei Dank nicht in England", entsprechend geht es weiter im Text: „Wo ist die Grenze, wie weit wirst du gehen? / Verschweige die Wahrheit, du willst sie nicht sehen", und das müssen Sie sich jetzt mit leichtem luxemburgischen Zungenschlag gesungen vorstellen, denn es dürfte ziemlich genau den Worten entsprechen, mit denen Jean-Claude Juncker Theresa May an diesem Donnerstag einmal mehr in Brüssel empfing und auch wieder verabschiedete.

Kein Fortschritt, keine Einigung, kein Einsehen. Beim Brexit stockt alles, außer der Uhr, noch sieben Wochen bis zum 29. März. Theresa May – „Bild dir ein, du bist Lotse und hältst das Steuer / Mitten im Ozean spielst du mit dem Feuer" – reist von G nach B auf der Suche nach Antworten auf die Frage, wer denn nun eigentlich was will. Denn den großen rosa Elefanten im Raum verdrängt vor allem ihre Partei nach wie vor sehr erfolgreich: Es gibt schlichtweg keine wirklich gute Lösung für das ganze Drama. Nicht so lange, bis endlich jemand das Zeitreisen erfindet.

Der Fehlfarben-Song ist also hoffentlich nicht die Einstimmung auf das, was noch so kommt. Als Warnung an alle, die einen No-Deal-Brexit irgendwie immer noch ganz aufregend finden, eignet er sich aber very well: „Und wenn die Wirklichkeit dich überholt / Hast du keine Freunde, nicht mal Alkohol / Du stehst in der Fremde, deine Welt stürzt ein / Das ist das Ende, du bist allein."

Nächste Woche **Ariane Lemme**