

# BLICKPUNKT ZUKUNFT

Zeitschrift mit Beiträgen und Zeitdokumenten zur  
Friedens- und Zukunftsdiskussion

Herausgeber: GESELLSCHAFT FÜR ZUKUNFTSMODELLE UND SYSTEMKRITIK e.V.  
ASSOCIATION FOR FUTURE PROJECTS AND SYSTEM CRITICISMS

Ausgabe 21 - November 1990  
10. Jahrgang

ISSN 0720-6194 Preis: DM 4,-

## Die Autoflut muß eingedämmt werden! ein erdachtes Gespräch von Lothar Schulze

Immer wieder wird nach neuen Wegen gerufen, auf denen wir mit unseren Hauptproblemen, die unsere Zukunft und die unserer Kinder gefährden, fertigwerden können. Oft ist man da schnell mit Patentrezepten zur Hand. Sie stammen meist von Leuten, die sich nicht intensiv mit den Fragen beschäftigt haben. - Andererseits wäre es aber auch falsch, deswegen nur die "Fachleute" zu fordern. Es ist wünschenswert, daß sich möglichst viele mit den Problemen gründlich auseinandersetzen, damit der Boden für die notwendigen Änderungen an der Basis vorbereitet wird; denn nur dann werden sich Politiker finden, die sie auch durchsetzen. Überlegungen von interessierten Laien bringen im allgemeinen aber keine fertigen Rezepte, sondern nur Denkanstöße, die für manche andere Lösung noch Raum lassen.

Die immer noch zunehmende Autoflut ist ein solches Problem, das unsere Zukunft gefährdet. Denken wir nur an die Abgase und den ungeheuren Gesamt-Energieverbrauch. - In einem erdachtem Gespräch in Form eines "Brainstormings" oder auch "Rollenspiels", in dem also keine vollständig durchdachten und überprüften Gedanken geäußert werden, will ich zeigen, wie im Grunde jeder von uns dazu beitragen könnte, daß sich ein Wandel in unserem Denken vollzieht. Mir kommt es dabei nicht darauf an, völlig neue Gedanken vorzuführen, - vieles ist sicher auch an anderer Stelle zu lesen - sondern sie so darzustellen, daß sie möglichst von jedermann verstanden werden können und auch bei denen Wirkung zeigen, die sich noch nicht mit den Fragen befaßt haben.

In meinem erdachtem Gespräch äußert sich Rolf, der sich Gedanken über eine Verbesserung unserer Verkehrs- und Umweltsituation macht, gegenüber seinem Freund Manfred, einem begeisterten Autofahrer und dessen Frau Vera, die nachdenklicher ist, wenn es um das Auto geht.

### Die "Autogesellschaft" - ein Alptraum!

**Rolf:** Wißt ihr, die Fahrt hierher hat mich wieder einmal zur Verzweiflung gebracht - Staus und immer wieder Staus! Wenn ich daran denke, daß demnächst auch in den Ländern der ehemaligen DDR dank unserer Hilfe eine "Autogesellschaft" wie bei uns entstehen dürfte, so frage ich mich, ob es denn sinnvoll ist, dort alle unsere Sünden, die von vielen allerdings als Wohltaten angesehen werden, bedenkenlos zu kopieren. Man sollte sich lieber auch bei uns um grundsätzlich andere Lösungen der Verkehrsprobleme Gedanken machen.

**Manfred:** Wieso soll denn das so schlimm sein? - Im Bereich der ehemaligen DDR wird jetzt vieles anders werden. Die lahmen Trabebis, die häufig die Ursache für einen Stau sind, werden recht schnell durch unsere Modelle ersetzt. Das kannst du ja jetzt schon beobachten. Mit unseren Straßenbaumethoden wird man sehr schnell vorankommen und wird die Straßen und Autobahnen gleich so bauen, daß sie auch dem stärksten Verkehr gewachsen sind. Daß es immer wieder Staus gibt, liegt doch vor allem daran, daß der Staat viele Einnahmen, die ihm der Autofahrer bringt, nicht in die Verbesserung der Straßen investiert, sondern sogar Maßnahmen finanziert, die dem Autofahrer das Leben noch erschweren. Gerade die Straßenbahnen, die häufig damit ausgebaut werden, stellen doch eher ein Verkehrshindernis dar.

**Vera:** Rolf, du hörst du mal wieder den typischen Autonarren, der Manfred nun einmal ist. Er kann sich ein Leben ohne Auto überhaupt nicht vorstellen. In mir findest du schon eher eine aufgeschlossene Gesprächspartnerin.

**Manfred:** Den "Autonarren" hält Vera mir häufig vor. Aber wie sollte ich meine Arbeit ohne Auto bewältigen können? Ich bin doch so viel beruflich unterwegs. Da kommt es auf jede Minute an.

**Rolf:** Gut, dir kommt es auf die Minute an. Doch auch das folgende ist denkbar: Du mußt zu einem bestimmten Termin irgendwo sein. 100 Meter vor dem Ziel steckst du aber im Stau, kannst nicht parken und zu Fuß gehen - dann wärest du rechtzeitig da - kannst aber auch das Auto nicht einfach stehen lassen; denn du bist allein darin. - Was hilft dir dann dein schönes Auto?

**Manfred:** Da hast du aber wirklich einen Extremfall konstruiert.

**Rolf:** Das ist gar nicht so herbeigeht. Ähnliches ist mir vor Jahren selbst passiert. - Man erkennt doch sogar schon in den Kreisen der begeisterten Autofahrer, daß es nicht mehr so weitergehen kann. In vielen Städten denkt man daran, den Autofahrern den Weg in die Innenstadt zu erschweren; denn es zeigt sich immer wieder, daß Maßnahmen, die den Verkehr flüssiger machen sollen, nur noch mehr Verkehr anziehen.

**Vera:** Das geht dann so weit, daß wir in unseren eigenen Abgasen ersticken. Athen ist da wohl ein abschreckendes Beispiel. Und von Paris habe ich gehört, daß man um die Jahrhundertwende mit ca. 9 km/h mit der Pferdedroschke durch die Innenstadt fahren konnte, während man heute mit dem Auto in der Stoßzeit auf einen Schnitt von 6 km/h käme. Wir haben das noch nicht ausprobiert. Aber auf dem Boulevard Peripherique, der doch die Verhältnisse verbessern sollte, haben wir schon mehrmals das Verkehrschaos kennengelernt. Doch was soll man dagegen machen? Jeder ist heute verrückt nach seinem eigenen Auto.

Derzeit ist es kaum möglich, das eigene Auto als "Statussymbol" abzuschaffen.

**Rolf:** Ich meine, daß das Auto später einmal eine viel bescheidenere und vernünftiger Rolle spielen wird als heute. Aber derzeit scheint es mir kaum möglich und kurzfristig auch nicht sinnvoll zu sein, das eigene Auto als "Statussymbol" abzuschaffen. Das Gefühl, es zu haben, wenn man es braucht, ist sicher für einen großen Teil von uns wohltuend.

**Manfred:** Da sind wir uns ja einig. Ich brauche mein Auto eben täglich und meist für größere Strecken. Und auch, wenn ich in der Innenstadt zu verschiedenen Stellen muß, weiß ich nicht, wie ich das ohne Auto schaffen soll.

**Vera:** Manfred sieht den Verkehr leider immer nur aus der Perspektive seiner eigenen Interessen. - In gewisser Weise sehe ich das auch ein. - Jedoch, wenn ich die alarmierenden Berichte z.B. über das Waldsterben und auch die drohende Klimakatastrophe höre, meine ich, daß wir doch nicht so tun können, als seien wir allein auf der Welt - und vielleicht auch die letzten Menschen. - Wir haben doch selbst Kinder, die auch noch eine einigermaßen heile Welt vorfinden sollen.

**Rolf:** Der Verkehr ist ja nur ein Problem von vielen, die unsere Existenz bedrohen und die wir in unserer Fortschrittsgläubigkeit nicht sehen wollen. - Wenn wir das nicht ändern, sind wir vielleicht wirklich bald die letzten Menschen. - Immer wieder werden neue Weichen in die falsche Richtung gestellt. Da gibt es auch genügend Beispiele für die Länder der ehemaligen DDR.

**Vera:** Kannst du da einige nennen?

Fortsetzung auf Seite 2

**Rolf:** Mich erschüttert besonders, daß unsere großen Energieversorgungsunternehmen die Elektrizitätswirtschaft dort übernehmen und mit ihrem Konzept der Großkraftwerke verhindern, daß energie- und umweltschonendere Maßnahmen - z.B. der Bau von kleineren Blockheizkraftwerken - kaum Chancen bekommen werden. Aber auch die Nutzung der Erdwärme, die man in der DDR schon weiter entwickelt hatte als bei uns, wird nach meinen Informationen zum Erliegen kommen. Im Verkehrswesen, besonders auch bei den Gütertransporten, wird man wohl unsere schlechten Beispiele übernehmen. - Das sind nur einige von vielen Dingen, die schon jetzt in die falsche Richtung gesteuert wurden.

**Manfred:** Das ist sicher alles sehr interessant. Mir als "Autonarren" - wie mich Vera ja nennt - liegt allerdings jetzt mehr daran zu erfahren, wie du dir die Lösung unserer Verkehrsprobleme denkst.

#### Wir brauchen eine andere Verkehrspolitik!

**Rolf:** Ich sagte schon, daß wir das Auto nicht abschaffen sollten - zumindest in absehbarer Zeit nicht -, müßten jedoch die Fälle, in denen man das Auto braucht, erheblich vermindern können. Ich selbst habe das vor Jahren ausprobiert und fahre seitdem viel weniger. - Da die meisten aber nicht bereit sind, von sich aus etwas zu ändern, ist das nur mit einer anderen Verkehrspolitik zu erreichen. Mehr und breitere Straßen sind da das falsche Signal. Eine solche Auffassung vertreten heute schon nicht nur die Grünen, sondern auch viele in der SPD, ja sogar Teile der CDU und sicher auch der anderen Parteien.

**Vera:** Wie könnte die andere Verkehrspolitik denn aussehen?

**Rolf:** Vor längerer Zeit hatte ich einmal einen Schriftwechsel mit dem ADAC, weil ich mich über seine einseitige Verkehrspolitik geäußert habe. Darin finden sich u.a. auch unkonventionelle Gedanken dazu. Vielleicht bekomme ich noch einiges zusammen: -

Also - gehen wir zunächst davon aus, daß es ein erster Schritt für einen menschlicheren Straßenverkehr wäre, wenn man die im Jahresdurchschnitt mit dem Auto gefahrenen Kilometer beträchtlich reduzieren könnte. Wenn jeder nur halbsoviele Kilometer fährt, ist die Verkehrsdichte auf den Straßen auch nur halb so groß. Dabei sollte die Entscheidung, wann man mit dem Auto fahren will, dem Einzelnen überlassen bleiben. Einfluß könnte man am besten durch eine Änderung des Steuersystems nehmen, sodaß das Fahren verteuert wird.

**Manfred:** Das ist schon mal positiv, daß du uns wenigstens nicht das Autofahren verbieten willst. Mit einer höheren Steuer triffst du allerdings nur wieder den kleinen Mann. - Aber gut - ich will erst einmal weiter hören, wie du dir die Sache denkst.

**Rolf:** Die derzeitige Kraftfahrzeugsteuer wurde aus der Vorstellung heraus geschaffen, daß der ruhende Verkehr auch schon eine Belastung der öffentlichen Verkehrsflächen darstellt. Auch für ein stehendes Auto muß Platz geschaffen werden. Und dafür sollte der Autobesitzer bezahlen.

**Manfred:** Ja, das stimmt. Die fixen Kosten (Kraftfahrzeugsteuer und auch die Versicherung) sind relativ hoch ...

**Vera:** Und daraus schließt du, wie ich es schon häufiger von dir gehört habe: "Mein Auto kostet mich beträchtlich Geld, ob ich fahre oder nicht. Also fahre ich damit, so oft es geht. Dann sind wenigstens die Kosten pro gefahrenem Kilometer geringer." - Das ist natürlich kein Anreiz zum "weniger fahren".

#### Ein Teil der Haftpflichtbeiträge muß durch höhere Kraftstoffkosten aufgebracht werden.

**Rolf:** Deshalb scheint es mir nötig zu sein, das stehende Auto so gering wie nur möglich zu belasten und dafür die gefahrenen Kilometer zu verteuern. Das könnte man erreichen, wenn man nicht nur die Kraftfahrzeugsteuer abschafft, sondern auch noch einen Grundbetrag der Versicherung - meinetwegen 35% - durch den Staat übernimmt, den der Autofahrer also weniger zu zahlen hat. Ein Fahrer in der höchsten Schadensfreiheitsklasse zahlte dann also gar keinen Haftpflichtbetrag mehr.

**Manfred:** Du entwickelst dich ja zum Wohltäter für die Autofahrer. Aber eben sagtest du doch, daß das Autofahren verteuert werden sollte.

**Rolf:** Das sage nicht nur ich. Im Fernsehen hörte ich neulich Prof. Ernst Ulrich von Weizsäcker, einen Neffen unseres Bundespräsidenten. Der sagte auch, daß man den Straßenverkehr verteuern müsse. Er schlug 7% pro Jahr vor. Das wäre eine Verdoppelung der Kosten in etwa 10 Jahren. -

Mein Vorschlag wäre: Der Staat holt über die Erhöhung der Kraftstoffsteuer die Mittel wieder herein, die er für die folgenden Aufgaben benötigt: Straßenbau, Verkehrslenkung, Grundbetrag der Versicherung, Beseitigung der ökologischen Schäden und weitere Folgekosten des Autoverkehrs. Grundlage der Berechnung könnte dabei sein, daß sich für den durchschnittlichen Autofahrer zunächst einmal die Gesamtkosten nicht oder besser - wie Prof. von Weizsäcker vorgeschlagen hat - um 7% pro Jahr erhöhen, wenn das neue Steuersystem eingeführt wird.

**Vera:** Da wird für die Vielfahrer das Auto aber sehr teuer. Vor allem aber auch für die, die ordentlich auf das Gaspedal treten.

**Rolf:** Das ist ja der Zweck. Ich will doch erreichen, daß der gefahrene Kilometer so teuer wird, daß man sich von Fall zu Fall überlegt, ob nicht die Benutzung der Füße, des Fahrrades oder des öffentlichen Verkehrsmittels erheblich billiger wäre. Der ADAC soll - wie ich in einer Fernsehdiskussion hörte - darauf hingewiesen haben, daß 50% des Autoverkehrs im Entfernungsbereich unter 3 Kilometern abgewickelt wird. Da könnte sicher manches eingespart werden.

**Vera:** Der Vorschlag, das Benzin zu verteuern, ist ja schon häufiger gemacht worden. Du hast aber auch noch davon gesprochen, daß der Staat einen Teil der Haftpflichtprämie übernehmen soll. Darüber habe ich noch nichts gehört und sehe auch den Sinn noch nicht.

**Rolf:** Ich könnte mir vorstellen, daß der Staat eine Rückversicherungsgesellschaft für die Haftpflicht-, die Teilkasko- und die Insassenversicherung schafft, wobei es in Zukunft die drei Versicherungen nur als Paket geben sollte.

**Manfred:** Haftpflicht und Teilkasko habe ich. Aber, warum soll ich auch noch für eine Insassenversicherung bezahlen. Ich fahre doch meist allein - oder höchstens mit Vera.

**Rolf:** Ich will ja erreichen, daß nicht so viele Autos nur mit einer Person besetzt sind. Der Einschluß einer Insassenversicherung macht die Bildung von Fahrgemeinschaften attraktiver.

**Vera:** Das ist ein guter Gedanke. Mancher kann sich ja zu einer Fahrgemeinschaft nicht entschließen, weil er sich vor der möglichen Haftung für die Mitfahrer fürchtet. Wegen der zusätzlichen Kosten ist er aber auch nicht bereit, eine gesonderte Insassenversicherung abzuschließen. Diese Hemmschwelle wird also aus dem Weg geräumt. - Doch wie sähe es dann bei der Abrechnung eines Versicherungsfalles aus? - Ich meine nicht unbedingt den für die Insassenversicherung sondern z.B. einen ganz normalen Haftpflichtfall.

**Rolf:** Ihr könnt nicht von mir erwarten, daß ich euch hier eine komplette Lösung aus dem Ärmel schüttele. Das wäre eine Frage an die Versicherungsmathematiker. Davon habe ich keine Ahnung. - Ganz grob könnte ich es mir aber folgendermaßen vorstellen: In jedem Versicherungsfall irgendeiner der privaten Versicherungsgesellschaften übernimmt diese Rückversicherungsgesellschaft einen bestimmten Teil der Leistung. Die Höhe des Anteils der Rückversicherung am Schadensfall muß aus den mittleren Beitragsprozenten errechnet werden. Da nur wenige der Versicherten 100% oder mehr an Versicherungsbeitrag zahlen, aber viele weniger, liegt der Anteil deshalb mindestens bei 35%. Diese Leistungen kommen, wie ich schon sagte, aus der erhöhten Kraftstoffsteuer. Das ist auch sinnvoll, da die Häufigkeit und Schwere von Unfällen natürlich mit der gefahrenen Strecke und auch der Schwere des Fahrzeuges und dessen Geschwindigkeit zusammenhängen. Ein Fahrzeug, das schwerer ist oder eines das schneller fährt, hat nämlich auch einen höheren Kraftstoffverbrauch pro Kilometer.

**Vera:** Wie das im einzelnen hinkommt, überblicke ich noch nicht. Aber der Grundgedanke leuchtet mir schon ein. Jetzt ist es doch so, daß ein Autofahrer, der sein Auto das ganze Jahr stehen läßt, auch Haftpflichtversicherung zahlen muß, obwohl er doch gar keinen Unfall verursachen kann. Ich bin mir allerdings nicht sicher, ob die Rechnung finanziell immer aufgehen wird. Nehmen wir doch einmal an, daß durch solche Maßnahmen tatsächlich weniger und langsamer gefahren wird.

**Rolf:** Das ist ja das Ziel dieses Vorschlages. - Die Kraftstoffsteuer muß jährlich neu festgelegt werden und sollte, wie Prof. von Weizsäcker vorschlägt, zunächst steigen. Es ist aber nicht sicher, daß sie das immer tun muß; denn der erhöhte Kraftstoffpreis drückt zwar, wie du, Vera, schon sagtest, hoffentlich auf die Fahrleistung und vermindert somit den Gesamt-Kraftstoffverbrauch - also auch die Steuereinnahmen. Gleichzeitig geht aber auch die Unfallhäufigkeit zurück und damit die Leistungen an die Versicherungen. Und auch die Verkehrswege werden weniger abgenutzt. Ebenso verringert sich die Notwendigkeit, neue Straßen zu bauen. Das wäre allerdings erst dann der Fall, wenn die Autoflut bereits eingedämmt ist.

**Manfred:** Ich finde diesen Vorschlag gar nicht gut; denn der kleine Mann, der entweder sein Auto beruflich nutzen muß oder auch in einer abgelegenen Gegend wohnt, muß doch dafür bluten. Der kann nämlich die gefahrenen Kilometer nicht verringern.

**Rolf:** Natürlich sollte hier ein gerechter Ausgleich geschaffen werden. Man könnte die Kilometerpauschale, die steuerabzugsfähig ist, entsprechend heraufsetzen. Um trotzdem einen Anreiz zu schaffen, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen, muß sie aber jedem gewährt werden, ganz gleich, ob er mit dem Auto zur Arbeit fährt oder nicht und auch unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel er seine Dienstreisen macht.

#### Geschwindigkeitsbegrenzungen als Mittel gegen die Autoflut!

**Vera:** Das leuchtet mir ein. Mich interessiert aber noch etwas anderes: Was hältst du denn von den Geschwindigkeitsbegrenzungen, die immer wieder gefordert werden. Werden auch die mithelfen, unsere Verkehrsprobleme zu lösen?

**Manfred:** Die würden bestimmt nichts verbessern. Es entstehen doch nur Staus, bei denen Kraftstoff vergeudet und die Luft noch mehr belastet wird.

**Rolf:** Das sehe ich anders. Ich bin schon der Meinung, daß man das Tempo auf den Autobahnen auf 100 km/h und das auf den Landstraßen auf 80 km/h begrenzen sollte. Innerorts sind zur Sicherung von Fußgängern und Radfahrern viele Zonen mit Tempo 30 angebracht. Dadurch werden, schon wegen ihrer höheren Geschwindigkeit, öffentliche Verkehrsmittel attraktiver, und der Schadstoffausstoß durch den Autoverkehr geht beträchtlich zurück; denn bei geringerer Geschwindigkeit wird ja auch weniger Kraftstoff pro Kilometer verbrannt. - Wenn eine so radikale Lösung zur Zeit nicht durchzusetzen ist, sollte man wenigstens in der gesamten EG eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h für PKWs und von 80 km/h für LKWs auf den Autobahnen einführen, wie es in diesem Sommer vom Europäischen Parlament gefordert wurde.

**Manfred:** Damit habe ich gerechnet, daß auch du auf diesen Irrtum hereinfließen würdest, der immer wieder herumgeistert. Im Stau entstehen doch die meisten Schadstoffe, und den bekommst du bestimmt, wenn nicht zügig gefahren werden kann.

#### Die Leistungsfähigkeit der Autobahnen wird durch höhere Geschwindigkeit nicht größer.

**Rolf:** Hier bist du im Irrtum, mein Lieber. Daß es bei Verringerung der Geschwindigkeit zu Staus kommen müsse, ist bei diszipliniertem Fahren nur ein Scheinargument. Durch die höhere Geschwindigkeit wird das Verkehrsvermögen einer Strecke keinesfalls erhöht. Bei dem vom ADAC empfohlenen "2-Sekunden-Abstand" ist die maximale Leistungsfähigkeit je Fahrbahn und Stunde  $3600 : 2 = 1800$  Fahrzeuge. Dieser Richtwert ist also unabhängig von der Geschwindigkeit.

**Vera:** Das ist mir so noch nicht klar. Du mußt es mir schon etwas genauer erklären.

**Rolf:** Je schneller ein Fahrzeug ist, desto länger ist auch der Bremsweg, wie ja jeder Fahrschüler lernt. Er wird eigentlich nicht proportional mit der Geschwindigkeit größer, sondern steigt bei höheren Geschwindigkeiten stärker an. Bei den üblichen Autobahngeschwindigkeiten kann man aber sagen, daß dann der Abstand ausreicht, wenn man folgendes überprüft: Wenn das Auto vor einem z.B. in den Schatten einer Brücke einfährt, zählt man 2 Sekunden. Frühestens dann darf man diesen Schatten erreicht haben. Bei 50 km/h wäre das ein Abstand von ca. 28 Metern, bei 100 km/h von ca. 56 Metern. Wenn dieser Abstand eingehalten wird, würde jemand, der auf der Brücke steht, höchstens alle 2 Sekunden ein Auto auf jeder Fahrbahn zählen können, also 1800 in der Stunde. Und das ist eben unabhängig von der Geschwindigkeit.

**Vera:** Was passiert aber, wenn z.B. die zweite Fahrbahn plötzlich gesperrt ist - wegen einer Wanderbaustelle oder wegen eines Unfalls - und auf der ersten schon vorher die Höchstzahl von Autos fuhr?

**Rolf:** Dann kommt es natürlich zu einem Stau. Denn nur, wenn die Geschwindigkeit erheblich kleiner ist, braucht der 2-Sekunden-Abstand nicht eingehalten zu werden, weil dann der Bremsweg erheblich kürzer ist. Dann kann man dichter auffahren, und die Leistungsfähigkeit der Straße wird entsprechend größer. Staus, wie wir sie heute kennen, nutzen allerdings - wegen der Unvernunft der meisten Fahrer - diese maximale Leistungsfähigkeit nicht aus.

**Manfred:** Da staune ich aber. So haben wohl die meisten Autofahrer das Problem noch nicht gesehen. - Das spräche ja für diszipliniertes Langsamfahren ....

**Vera:** Oder sie haben es nicht sehen wollen, weil es der Idee "Freie Fahrt für freie Bürger!" nicht entspricht.

**Rolf:** Solange das Fassungsvermögen der Straße noch nicht erreicht ist, wird der beste Erfolg durch Kolonnenfahren mit gleichmäßigem Tempo erzielt, das durchaus auch höher sein kann. Dann ist auch der Schadstoffausstoß geringer als bei der gleichen Durchschnittsgeschwindigkeit aber wechselndem Tempo. So etwas hat man im Ausland schon probiert. Ich weiß allerdings nicht mehr, in welchem Lande das war. - Doch es spricht noch etwas für gleichmäßigeres Tempo und Geschwindigkeitsbegrenzung: Überholvorgänge werden dadurch erleichtert und weniger gefährlich. Die Gefahr beim Überholen auf der Autobahn entsteht doch dadurch, daß z.B. ein PKW mit 120 km/h einen Lastzug mit 80 km/h überholen will, also ausfährt und dadurch einen anderen Wagen gefährdet, der weit hinten mit 180 km/h ankommt und einen Anspruch darauf hat, mit dieser Geschwindigkeit fahren zu dürfen. - Wenn eine Höchstgeschwindigkeit festgelegt wird, kann ein trotzdem zu schnell fahrendes Auto es nicht als Behinderung ansehen, wenn ein bereits mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahrendes zum Überholen ansetzt. Außerdem ist auch noch die Tatsache zu bedenken, daß man die Geschwindigkeit eines weit hinten im Rückspiegel beobachteten Fahrzeugs kaum richtig abschätzen kann. Das ergibt sich aus den einfachsten Erkenntnissen der geometrischen Optik.

**Manfred:** Merkwürdig - von solchen Argumenten habe ich bisher noch wenig gehört oder gelesen.

**Vera:** Das wundert mich gar nicht, wenn du nur immer die Artikel in deiner ADAC-Zeitschrift liest, die nichts von einer Geschwindigkeitsbegrenzung wissen wollen. In anderen Ländern ist sie doch schon selbstverständlich.

**Rolf:** Ich habe im Urlaub im westlichen Ausland und 1984 auch in den USA das Fahren mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung immer als wohltuend empfunden. Ermüdungserscheinungen treten nur dann ein, wenn man sich nicht an die Regeln der Vernunft hält. Die Autobahnen sind nicht zum Ausleben von Aggressionen gebaut worden. Frustrationen kann man sich auch einreden. Wir nehmen doch sonst so viel die USA als Vorbild, warum nicht bei der Geschwindigkeitsbegrenzung?

#### Geschwindigkeitsbegrenzung allein hilft noch nicht aus der Verkehrsmisere.

**Vera:** Ich glaube aber, daß die Geschwindigkeitsbeschränkung noch längst nicht ausreicht, um aus unserer Verkehrsmisere herauszukommen. Da müssen wir wohl noch mehr tun. Der öffentliche Verkehr muß attraktiver werden.

**Rolf:** Ich sagte es bereits: Schon durch die Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten für den Autoverkehr werden die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver. Aber das reicht natürlich nicht. Ich würde folgendes vorschlagen: Der öffentliche Verkehr muß absoluten Vorrang bekommen. Dazu sollten öffentliche Verkehrsmittel die Möglichkeit bekommen, Ampelanlagen auf freie Fahrt zu schalten, damit der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten noch schneller wird und immer mehr Menschen ihn benutzen. Als Folge davon muß man zur Bewältigung des Verkehrs kürzere Taktzeiten einführen. (Man braucht dazu möglicherweise nicht einmal mehr Fahrzeuge, da der Umlauf ja schneller wird.) Das lockt weitere Fahrgäste an. Mit dem höheren Verkehrsaufkommen können dann die Fahrpreise reduziert werden, wodurch die Auslastung noch weiter gesteigert würde.

**Manfred:** Das sieht für den innerstädtischen Verkehr vielleicht ganz gut aus. In den Außenbezirken und über Land funktioniert das aber nicht. Da gibt es ja viel zu wenig Busverbindungen. Und abends gehen die Busse schon so früh schlafen, als wären sie kleine Kinder. Wer möchte denn bei Dunkelheit noch größere Strecken zu Fuß gehen. Besonders Frauen fühlen sich doch da gefährdet.

**Rolf:** Da hast du recht. Wenn man die Busse nur nach den Gesetzen der Wirtschaftlichkeit betreiben will, kann sicher auf dem Land kein ausreichendes Angebot zur Verfügung gestellt werden. Unser marktwirtschaftliches System versagt in diesem Falle. Da müssen wir schon in größeren Zusammenhängen denken und vor allem auch daran, daß wir Verantwortung gegenüber späteren Generationen tragen. Unter einem solchen Blickwinkel kommen dann noch viele Aspekte hinzu, die ich seinerzeit in meinem Brief an den ADAC nicht mit erwähnt habe.

#### Gefährdung von Arbeitsplätzen ist ein schlechtes Argument gegen eine vernünftige Verkehrspolitik.

**Manfred:** So manches, was du sagtest, ist tatsächlich nachdenkenswert. Wenn ich aber an die Arbeitslosigkeit bei uns denke und dann daran, daß unsere Autos schlechter werden, weil sie ja nicht mehr auf so hohe Geschwindigkeit ausgelegt werden müßten, so frage ich mich, ob wir wohl gegen die Konkurrenz der Japaner überhaupt noch Autos im Ausland werden absetzen können. Und der Export allein sichert uns doch unseren Wohlstand.

**Vera:** Es regt mich immer wieder auf, daß man sich mit dem Argument der Gefährdung von Arbeitsplätzen gegen Neuerungen zur Wehr setzt, obwohl das Bestehende als Irrweg erkannt ist. Dann könnte man heute auch nicht mehr die Todesstrafe abschaffen, weil die Arbeitsplätze der Henker vernichtet würden.

**Rolf:** Der Einwand, daß man das Auto nicht so benachteiligen dürfe, weil sehr viele Arbeitsplätze davon abhängen, ist nach meiner Auffassung auch nur ein Scheinargument. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung muß nicht zu schlechteren deutschen Autos führen, wenn die Industrie nur den Willen hat, die besten Autos zu bauen. Sie wird dann auch konkurrenzfähig bleiben. Und auch bei geringerer Produktion von privaten PKWs können die Arbeitsplätze erhalten werden, wenn sich die jetzige Autoindustrie zu einer "Industrie für Verkehrs- und Kommunikationssysteme" entwickelt. Das schlägt z.B. Frederic Vester vor, ein Wissenschaftler, der sich sehr viel mit komplizierten Zusammenhängen befaßt hat.<sup>1)</sup>

#### Wir müssen lernen, in Netzwerken zu denken.

**Vera:** Du sagtest, man müsse in größeren Zusammenhängen denken und hast eben auch Frederic Vester genannt. Was wäre denn alles noch zu bedenken, wenn wir die Autoflut eindämmen wollen?

**Rolf:** Als ich in diesem Sommer in den Urlaub nach Frankreich fuhr, sind mir einige Gedanken durch den Kopf gegangen, die mit dem Gemeinsamen Europäischen Markt und auch mit der Vereinigung von BRD und DDR zusammenhängen. - Wenn man durch Belgien fährt, so fällt auf, daß dort die Verkehrsdichte erheblich geringer ist als auf den deutschen Autobahnen, obwohl man ja in Belgien auch keine Autobahngebühr zahlen muß. Belgien ist außerdem recht dicht besiedelt. Man müßte doch deshalb mit einem starken Verkehr rechnen; denn in Ballungsgebieten ist er doch auch bei uns sehr stark.

**Manfred:** Das stimmt. Das ist mir auch schon aufgefallen. Ich habe aber nicht nach Gründen gesucht. Woran soll das denn liegen?

**Rolf:** Ich will nicht behaupten, daß meine Erklärung wirklich alles wesentliche trifft. - Dazu müßte man sich gründlicher mit den Verkehrsbedingungen in Belgien befassen. - Aber eines leuchtet doch ein: Die Dichte des LKW-Verkehrs hängt nicht nur von der Menge der Güter ab, sondern auch davon, wie weit sie transportiert werden müssen. Da das Land Belgien kleiner ist als die Bundesrepublik, sind sicher im Mittel die Transportentfernungen auch kleiner; denn man wird den Hauptbedarf zunächst aus dem eigenen Lande decken. Wenn aber später der Gemeinsame Europäische Markt eingeführt wird und billige Angebote aus anderen Ländern locken, dürften die mittleren Transportentfernungen größer werden und damit die Verkehrsdichte zunehmen. Das könnt ihr natürlich auch auf den PKW-Verkehr übertragen. Z.B. dürften die Wege von Vertretern zu ihren Kunden im Mittel in Belgien kürzer sein als bei uns.

**Manfred:** Es ist merkwürdig, daß solche Zusammenhänge bei uns kaum angesprochen werden, wenn man über die Verkehrsprobleme schreibt. Deine Theorie finde ich recht einleuchtend. - Damit hätten wir ja auch eine Erklärung dafür, warum seit der Öffnung der Grenzen der DDR zur Bundesrepublik und jetzt nach der Vereinigung der Verkehr in Ost-West-Richtung so unverhältnismäßig viel stärker geworden ist.

**Vera:** Früher reiste der Köner nach Braunschweig und der Sachse nach Thüringen. Jetzt aber reist man von der Oberlausitz nach Ostfriesland und von Baden nach Rügen. Die Reisstrecken werden also größer. Und das gilt vor allem auch für die Urlaubsreisen.

**Rolf:** Ich las übrigens neulich, daß in diesem Jahr die durchschnittlich pro Auto gefahrenen Gesamtstrecken deutlich größer geworden sind. Das bestätigt also die Richtigkeit unserer Argumentation. Zwangsläufig wird damit die Verkehrsdichte, die Beanspruchung der Verkehrssysteme, der Umwelt und der Energiequellen auch größer, und zwar sowohl durch die Einführung des Gemeinsamen Europäischen Marktes als auch durch die Vereinigung der DDR mit der Bundesrepublik.

**Vera:** Wie kann man dann aber die Autoflut nach eindämmen? Es wird doch alles noch viel schlimmer!

#### Wir müssen eine andere Struktur des Verkehrssystems schaffen.

**Rolf:** Wir müssen unter allen Umständen eine andere Struktur unseres Verkehrssystems schaffen, wenn wir unseren Erdball nicht zugrunde richten wollen. Ich würde vorschlagen, daß zu jeder Ware, die geliefert wird, die echten Transportkosten aufgeschlagen werden müssen. Die Preise für unsere verschiedenen Energieformen dürfen dabei nicht nur die Kosten von Erdöl, Kohle oder Elektrizität enthalten, sondern auch noch eine Umweltschadensabgabe. Da muß bei der Elektrizität auch noch geprüft werden, auf welche Weise sie

produziert wird. Ebenso muß bei den Transportmitteln der volkswirtschaftliche Schaden (Straßenabnutzung, Unfälle und ihre Folgen usw.) und der Schaden für die Umwelt wie z.B. die Waldschäden und das zunehmende Zubetonieren unserer Landschaft durch den Straßenbau berücksichtigt werden.

**Vera:** Ich finde es geradezu irrsinnig: Da wird uns immer wieder gesagt, daß Energie eingespart werden müsse, damit unsere Welt nicht durch den Treibhauseffekt und damit durch die Klimakatastrophe zugrunde geht. Und dann sah ich vor einiger Zeit in unserer Zeitung ein Schaubild, auf dem dargestellt wurde, daß ein LKW fast achtmal soviel Energie für den Gütertransport verbraucht wie die Eisenbahn. Bei den PKW waren es knapp viermal soviel im Vergleich zur Eisenbahn, im Vergleich zur S-Bahn - also in den Städten - aber sechsmal soviel.

**Rolf:** Wenn ihr dann noch berücksichtigt, daß für Bahnen viel weniger Platz in der Landschaft benötigt wird, so seht ihr wohl ein, daß die Bahn viel stärker genutzt werden muß, als es zur Zeit geschieht. - Wenn wir nun eine Kostenstruktur durchsetzen, wie ich sie andeutete, erreichen wir erstens, daß jeder Bedarf, soweit wie möglich, aus der näheren Umgebung gedeckt werden wird, daß aber zweitens auch, soweit wie möglich, die Schiene genutzt wird. Dazukommen müßte noch, daß viele heute schon mögliche Verbesserungen für die sinnvolle Zusammenarbeit von Straßen- und Schienentransport eingeführt werden. Computernetze z.B. wären da sehr hilfreich, damit man schnellstens feststellen kann, wie der günstigste Weg im Einzelfall aussieht.

#### Die Macht der Autofahrerlobby muß gebrochen werden.

**Manfred:** Du sprichst von so vielen Änderungen und daß man sie durchsetzen müsse. - Selbst, wenn ich ganz auf deiner Seite stünde, wüßte ich nicht, wie das zu erreichen wäre. Ich bin seit langer Zeit ADAC-Mitglied und kenne die Macht dieses Vereins. Der wird deine Vorschläge alle ablehnen.

**Rolf:** Weil ich das schon längere Zeit sehe, bin ich aus dem ADAC ausgetreten und Mitglied des VCD geworden. Das ist der Verkehrsclub für die Bundesrepublik Deutschland<sup>2)</sup> und hat als Mitglieder umweltbewußte Verkehrsteilnehmer aller Art, also nicht nur Autofahrer. Er will bessere Verkehrskonzepte durchsetzen und hat z.B. im September ein Faltblatt herausgebracht mit dem Titel: "Die neue Freiheit! - DDR: Mit alten Verkehrskonzepten in die Zukunft". Der VCD möchte verhindern, daß in den Gebieten der ehemaligen DDR die gleichen Fehler gemacht werden wie bei uns und bittet dabei um unsere - vor allem auch finanzielle - Unterstützung. Ich meine, es lohnt sich ihm beizutreten. Ihr solltet es einmal überlegen. Einen Schutzbrief könnt ihr auch beim VCD bekommen, und eine Zeitschrift - "fairkehr" - erhalten die Mitglieder auch. Trotz der - im Vergleich zum ADAC - kleinen Mitgliederzahlen hat der VCD schon manches erreicht.

**Vera:** Ja, ich sehe schon: Dein ganzes System kann nur funktionieren, wenn der Slogan "Freie Fahrt für freie Bürger!" aus den Gehirnen der Autofahrer verschwindet und durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit erreicht wird, daß verantwortungsbewußtes Denken und Handeln im Straßenverkehr und in der Verkehrspolitik Übergewicht bekommt. Dazu könnte der VCD wirklich nützlich sein.

#### Freier Bürger sein heißt, aus freien Stücken gesamtverantwortlich zu handeln.

**Rolf:** Es freut mich, daß du für neue Gedanken und Lösungswege so aufgeschlossen bist. Wir kommen nur in eine bessere Zukunft, wenn wir möglichst bald solche Slogans wie "Freie Fahrt für freie Bürger!" durch eine neue Art des Denkens ersetzen. Für mich heißt "Freier Bürger" sein in erster Linie, aus freien Stücken gesamtverantwortlich zu handeln, ohne immer auf den Druck der Gesetze zu warten. Ich kann ja z.B. von mir aus Tempo 100 fahren und durch den Aufkleber "Tempo 100 - dem Wald zuliebe!" auch andere auf diese Möglichkeit hinweisen. Vielleicht hat unser Gespräch dazu einiges klären können, ohne daß ich behaupten kann, daß meine Gedanken "der Weisheit letzter Schluß" sind. Ich werde auch bei weitem nicht alle Aspekte berücksichtigt haben.

<sup>1)</sup> z.B. Frederic Vester: "Leitmotiv vernetztes Denken", Wilhelm Heyne Verlag, München, 1988.

<sup>2)</sup> Verkehrsclub für die Bundesrepublik Deutschland VCD e.V., Kalkuhlstraße 24, 5300 Bonn 3.

Anschrift: Dr. Lothar Schulze, Eichenplan 1, 3000 Hannover 91  
Tel.: 0511/69 28 02

# Gemeinsame Voraussetzungen von ökologischer Stabilität, Frieden und gerechten Entwicklungsbedingungen

von Dr. Helmut Etzold

## Bewahrung der Natur und der Ökologischen Lebensgrundlagen

Wenn unsere Gesellschaft oder ihre politischen Repräsentanten Maßnahmen zur Erhaltung von Arten oder Biotopen treffen, so folgen sie im allgemeinen nicht ihrer eigenen Einsicht in die Zusammenhänge und das Lebensrecht der Natur oder haben es gar einem irgendwie artikulierten Überlebenswillen dieser Arten und Lebensbereiche zu verdanken, daß sie ihnen Lebensraum gewähren. Denn Rechte der Natur erscheinen nicht allen primär einsichtig und verbindlich noch lassen sie sich nur durch Argumentationen verbindlich machen. Es sind vielmehr die Interessen von Menschen oder Gruppen oder deren erklärter Wille, wie auch mancher Argumente, denen sie dabei folgen oder nachgeben - von Menschen, die diese Tiere und Pflanzen und ihren Lebensraum nicht missen wollen, aus den verschiedensten Gründen: aus meist religiös motiviertem Respekt und Pietät gegenüber der Natur, aus ästhetischem Bedürfnis und Bedürfnis nach Erlebnisvielfalt, aus bloßer Anhänglichkeit und Liebhaberei, aus Nutzungsinteresse gegenüber einem noch unerforschten Potential oder aus dem Erfordernis der Ökologischen Stabilität und Flexibilität auch in der genutzten und domestizierten Natur - Gründe, die alle grundsätzlich nicht von der Hand zu weisen sind, aber auch nicht allgemeinverbindlich sind oder bei der Vielfalt von Interessen und Präokkupationen nicht allen einsichtig zu machen sind. Es sind also Menschen oder Gruppen von Menschen, denen das Überleben und Gedeihen der Natur am Herzen liegt und zum Anliegen geworden sind und die diese Arten und ihre Lebensräume darum in ihren Schutz nehmen und den Schutz der Gesellschaft für sie fordern, in gewissem Sinne somit Interessengruppen, die hiermit ihre Rechte oder Ansprüche gegen die einseitigen Nutzungsinteressen anderer einfordern oder ihre Sorge um das Gedeihen eines Ganzen und seiner Teile einbringen. Und wenn dann eine Trachtengruppe einen Saal fordert zur Pflege des Kulturguts oder ein Heimatverein Mittel für die Renovierung von Gebäuden, dann fordern mit dem gleichen Recht auch Orchideenfreunde die Erhaltung ihrer Streuwiese.

Dies zeigt, wie sehr Pflanzen und Tiere bereits unversehens in die regelnde und verfügende Zuständigkeit von partikularen Interessengruppierungen, Verbänden, Institutionen und Staatsorganen geraten und damit gleichsam zu Staatsbürgern geworden sind. Die natürlichen Lebensgemeinschaften und ihre Regulative sind längst dabei, ihre Zuständigkeit an diese Stellen abzugeben und die Zusammensetzung und Struktur der Biosphäre, ja einzelner Biozöosen werden nicht mehr nur durch das Kräftespiel der Natur - das freie Spiel von Konkurrenz, Sukzession und Räuber-Beute-Beziehungen bestimmt und geregelt sondern in zunehmenden Maße durch das Kräftespiel in der menschlichen Gesellschaft. Die selbstregelnden Kräfte der Natur werden von gesellschaftlichen Kräften ersetzt. Und die Natur, ob sie vom Menschen genutzt wird oder nicht, sieht sich vom Menschen und seinem Zugriff durchwaltet. Damit wird die lebende Natur zur abhängigen Größe und die Gesellschaft für sie auch zum fürsorgenden, ja bergenden und tragenden Element.

Das Verhältnis des Menschen zur Natur hat sich so in einer Hinsicht umgekehrt: Die Natur und mindestens die lebende Natur ist für uns nicht mehr das bergende, in sich wurzelnde Medium oder der Schoß, in dem wir Trost und Zuspruch suchen, nicht das geduldige stets gleichbleibende oder sich erneuernde Wesen, das die Taten und Untaten des Menschen gelassen hinnimmt und ihre Folgen oder Spuren tilgt. Und wenn wir uns ihrer gleichwohl noch freuen können und in jenen Teilen, die davon übriggeblieben sind, Entspannung, Abstand vom Alltag oder Erbauung finden, dann erscheinen uns diese Reste einer sich selbst überlassenen Natur meist nur noch wie Inseln in einem tosenden und steigenden Meer: umgeben von Straßen und Siedlungen, durchkreuzt von Infrastrukturen, verfolgt von den giftigen Schwaden des Wohlstands und über ihnen die Bahnen von Flugzeugen und Raumschiffen, als sei es nur noch eine Frage der Zeit, bis all dies über ihnen zusammenschlägt und sie nun selbst darin aufgesaugt und zum rektifizierten Bestandteil der großen Megamaschine der menschlichen Zivilisation werden. Schon heute will uns die Natur oft nur mehr als Fremdkörper und nicht zu uns gehörig erscheinen, wie ein Relikt aus ferner Zeit.

Wenn die lebende Natur für uns kaum mehr den bergenden Zuspruch bereithält, den wir früher bei ihr suchten, so heißt dies auch: sie suggeriert uns nichts Numinoses mehr, aus ihr sprechen keine Götter und Geister, und sie raunt uns

nicht mehr ewige Weisheiten oder Versprechen zu. Sie ist uns kein Hort, an den wir uns halten könnten. Denn sie ist mit ihrer Weisheit am Ende, sie kann sich gegen den zerstörerischen Zugriff des Menschen nicht mehr helfen. Und auch die Welt der Götter und der Geister scheint mit dieser Weisheit zu vergehen. Wir leben in einer nüchternen Welt der vermeintlich sachlichen Bezüge, in der Gefühle und Stimmungen von Rationalität und Sachzwängen und das Große und Erhabene, ja Unerreichbare vom Meßbaren und Machbaren verdrängt werden.

Früher war „die Natur...kein Gegenstand menschlicher Verantwortung - sie sorgte für sich selbst und, mit entsprechender Überredung und Bedrängung auch für den Menschen: Nicht Ethik, sondern Klugheit und Erfindungsgabe waren ihr gegenüber angebracht" (Jonas 84, S.21). Und „für Jahrtausende war die Natur des Menschen Umwelt, künftig ist der Mensch die Umwelt der Natur" (Markl 86, S.368). Sie ist vom Menschen umstellt und waidwund geschlagen, seiner Obhut anempfohlen, ja in ihrem Bestand und Fortbestand auf ihn angewiesen, und sie wird so zunehmend zu einer Natur von des Menschen Willkür und Gnaden.

Wenn aber der Bestand und das Gedeihen der Natur vom Kräftespiel in der Gesellschaft abhängt, so heißt dies auch, daß ihr Überleben von der Verfassung unserer Gesellschaft abhängen wird, das heißt von der Art der politischen und wirtschaftlichen Strukturen und Institutionen, die eben dieses Kräftespiel und unser Handeln gegenüber der Natur gestalten. Und dieses Gedeihen scheint heute nicht gesichert in den oligarchischen Strukturen und dem anmaßenden Bewußtsein, die unser Land noch weithin regieren, die auf Monokulturen und Großstrukturen setzen, und in denen Interessen der kurzfristigen Nutzung und steter Expansion die Oberhand haben. Es kann keine friedliche Koexistenz geben zwischen zentral und oligarchisch gelenkten Großstrukturen und der Natur.

Denn zum einen erfordern überzogene Positionen oder verselbständigte Macht- und Besitzstrukturen in Wirtschaft und Politik zu ihrer Legitimation wie zur Beschwichtigung der Benachteiligten und Beherrschten die überzogenen Versprechen, Leistungen und Kompensationen, welche der Begehrlichkeit der anderen Seite stets Vorschub leisten und einem Zwang zur Steigerung unterliegen. Zum anderen haben die Verheerungen, die wir mit unserer Wirtschaftsweise in unseren und anderen Ländern anrichten, auch, ähnlich wie die Verheerungen in einem modernen Krieg, etwas zu tun mit der Entfernung des Orts der Entscheidung vom Ort des Geschehens: Wer am Schalthebel sitzt (oder den Abzug bedient), hat keine ausreichende Vorstellung von denen und vor allem keine Bindung an die Bereiche, die sein Handeln trifft und die es erleiden müssen und er bleibt selbst von den unmittelbaren Rückwirkungen seiner Entscheidungen verschont. Dies fördert seine Rücksichtslosigkeit und Selbstbezogenheit. Schließlich verleitet die Größe und Unüberschaubarkeit eines anonymen Kontexts auch jeden einzelnen zu bedenkenlosem Handeln. Dies alles muß dazu führen, daß die Belange von Natur und Umwelt oder von längerfristiger Lebenssicherung ins Hintertreffen geraten.

Zu diesen Bezügen, welche Zwänge des Wachstums und der Naturausbeutung auslösen, treten in unserer Gesellschaft aber noch zwei weitere wesentlich hinzu: Mit der Zentralisierung von Funktionen und Dienstleistungen einher ging die Anonymisierung und Vereinzelung der Menschen und die Verselbständigung zahlreicher Bereiche der Gesellschaft, allen voran der Wissenschaft, der Technik und der Wirtschaft, zum Teil von unabhängigen Entwicklungen in diesen selbst bedingt. Damit waren die vielfältigen Bindungen und traditionellen Bezüge und Orientierungen abgeschnitten, die eine Enthemmung des materiellen Besitz- und Konsumstrebens verhindern konnten. Die Eigendynamik verselbständigter Bereiche und die Vereinzelung der Menschen, der Verlust von Bindungen und Identifikationen mußten zur Verschärfung der Konkurrenzsituation und der von ihnen ausgehenden Wachstumswänge auf allen Ebenen wie auch zu Zwängen steigender materieller Verfügung führen, die den Verlust von Identifikationen und Orientierungen ersetzen soll. Und die gesteigerte Konkurrenz oder der verschärfte Wettbewerb kann die Verselbständigung der Kräfte und deren parasitären Selbstlauf nur weiter befördern.

Vereinzelungen und Verselbständigungen bringen es ferner mit sich, daß der Zusammenhalt der Gesellschaft immer weniger



über Ideen und Symbole und stattdessen immer mehr über möglichst steigende materielle Leistung und Gegenleistung gewährleistet wird. Damit häufen sich die unheiligen Allianzen und die komplexenhaften oder falschen opportunistischen und erkaufte Verbindungen, welche das Wachstum und die Ausbeutung von Natur und von anderen Ländern weiter forcieren, weil sie in Verbindung mit Legitimations- und Kompensationszwängen und mit der Konkurrenz um erwünschte Partner (z.B. Wähler und Käufer) steigende Zuwendungen und Zugeständnisse erfordern (s. auch Etzold 1990). Falsche Verflechtungen erzeugen über Begünstigungs- und Gratifikationszwänge falsche Rücksichten und führen so zusammen mit Konkurrenz und ungerechten Strukturen dazu, daß in der Politik und in der Wirtschaft der Opportunismus regiert, der die Moral der Handelnden korrumpiert, Selbstläufe und unmäßige Forderungen nährt und ein Land auf die Dauer zerstört.

Opportunistische oder erkaufte Bindungen verstärken darüber hinaus den Selbstlauf der Bereiche und sie festigen und ermöglichen den Ausbau von überzogenen Machtpositionen, statt beide zu kontrollieren. Es läßt sich ebenso zeigen, daß auch diese beiden Faktoren die jeweils anderen verstärkend oder bestätigend beeinflussen, so daß das Ganze in einem circulus vitiosus gefangen scheint.

Großsysteme mit zentraler und oligarchischer Leitung, verselbständigte Bereiche und das Bewußtsein, das in ihnen kultiviert wird, sind strukturell darauf ausgerichtet, ja davon abhängig und darum letztlich nur dazu befähigt, ein Land zu erobern und auszubeuten und den Ruhm der Mächtigen zu mehren, nicht aber dieses Land zu bebauen und zu bewahren. Dies zeigt sich auch darin, daß die Maßgebenden und die öffentlichen Stellen, nicht anders als in einem Krieg, stets zu den letzten gehören, die die unbedachten Folgen des expansiven Kurses oder die „Zeichen der Zeit“ erkennen und in ihrem Handeln berücksichtigen wollen und die stattdessen an diesem Kurs festhalten, der ihnen Macht und Status verleiht. Die meisten Politiker können sich auch deshalb einen anderen Fortschritt als den des immerwährenden Wachstums nicht vorstellen. Es kann darum nicht hingenommen werden, daß diejenigen, die vom herrschenden Kurs mit seinen zerstörerischen Selbstläufen mit am meisten profitieren und unter dem Diktat seiner Zwänge stehen, ihn in oligarchischer Machtvollkommenheit alleine steuern und begrenzen sollen. Unsere Strukturen haben ihre Funktion darum längst überlebt. Wir brauchen die gleichberechtigte Mitwirkung anderer kompetenter Kräfte und die gleichrangige Berücksichtigung vernachlässigter Belange unter Umgehung jenes korrumpierenden Machtstreits, und wir brauchen die Bereinigung falscher oder korrumpierender Beziehungen (s. hierzu auch Etzold 1985 und 1990). Nur so wird der herrschende Opportunismus abgebaut, werden Gemeinsamkeiten und Gegensätze geklärt und können falsche Verflechtungen aufgelöst, verselbständigte Bereiche reintegriert, ihr zerstörerischer Selbstlauf eingedämmt und das maßlose Wachstum begrenzt werden.

Das Gedeihen von Gerechtigkeit, von Menschlichkeit und Sachlichkeit und das Gedeihen der Natur; die Wahrung der Menschenrechte und die Bewahrung der Natur und unserer natürlichen Lebensgrundlagen werden darum künftig nicht mehr zu trennen sein. Das bedeutet, daß die Erhaltung der Natur und unserer Umwelt den gesellschaftlichen Wandel erfordert (s. hierzu auch Etzold 1981).

## Frieden

Die gegenwärtigen Strukturen in unseren Gesellschaften können den Frieden mit der Natur also nicht gewährleisten, sie werden aber auch den Frieden unter den Völkern nicht herbeiführen können. Denn überzogene Verfügung und Positionen und zentrale Gewalt sind nicht nur das Produkt von Anmaßung und Überheblichkeit, sie steigern diese, vor allem, wenn sie einmal festgeschrieben sind, auch zum Großmachtstreben von Herrschenden und Besitzenden wie all derer, die sich in falscher Einheit mit ihren Führern und deren Herrschaftsbereich mit solchen Ansprüchen identifizieren. Dies muß zu unheilvollen Polarisierungen führen.

Die Geschlossenheit anonymer Massen unter einer selbstbewußten Führung löst bei Außenstehenden von vornherein Beunruhigung oder Angst aus, erzeugt Mißtrauen und abwehrbereite Wachsamkeit und provoziert zu Imponiergehabe und militärischer Selbstdarstellung auf beiden Seiten, die bereits bei kleinen Anlässen eskaliert. Die Formierung einer Gesellschaft unter zentralisierter Gewalt kommt einer verdeckten Mobilisierung gleich oder wird als solche empfunden. Kollektive Feindschaft wird darüber hinaus auch zum Mittel der Profilierung und Legitimation der politischen Führung vor dem eigenen Volk: Überzogene oder unverdiente Macht und eine überhöhte kollektive Identität, die mit der ersten meist einhergeht, fordern für ihre eigene Konsolidierung den Feind

oder ein unbestimmtes Feindbild und erzeugen eine Feindgestimmtheit, die sich ihr Objekt sucht und bereits bei nichtigen Anlässen auch findet, und sie veranlaßt andere Länder oder Staaten zu gleichem Verhalten - wie sie heute auch die nicht endende Bereicherung an der Natur und wirtschaftlich schwächeren Ländern fordert, weshalb das zerstörerische Wirtschaftswachstum auch als eine Fortsetzung des Krieges mit anderen Mitteln zu begreifen ist. Die Geschlossenheit der Gesellschaft und die Gefolgschaft einer Bevölkerung mit divergierenden und verselbständigten Interessen ist nur über die Förderung ihres kleinsten gemeinsamen Nenners zu erhalten, und das ist und wird immer sein: der steigende materielle Wohlstand und das mit anderen mithaltende oder wachsende Ansehen, die Größe, die Stärke, das Bewußtsein der Nation. Und die Verantwortlichen erhalten damit den Status von Heerführern, der eine irrationale und zerstörerische Eigendynamik entfaltet. Die Drowirkung solcher Systeme und die Eskalation ihrer Spannungen ist also bereits in ihrer Struktur von vornherein angelegt. Unehrlliche Beziehungen oder ein gewollter Zusammenhalt und ungerechte Strukturen (unverdiente Macht) in einem Lande fördern ein anmaßendes und provozierendes sowie ein leicht provozierbares Bewußtsein und führen somit zu unsachlichen Konflikten, provozieren also auch gewollte Feindschaft. Dies ist maßgebliche Ursache wohl aller Kriege gewesen.

Es kann darum auf die Dauer auch keine friedliche Koexistenz zwischen zentral und von Oligarchien gelenkten und repräsentierten Gesellschaften geben, mögen diese totalitär oder demokratisch verfaßt sein. Denn eine Bedingung für ihren Bestand und teilweise die Folge desselben ist der überzogene und unverdiente Macht- und Verfügungsanspruch gegenüber Natur und gegenüber Menschen; und jedes System oder jede zentrale Elite, die mit demselben Anspruch auftritt, wird die Anmaßung und die grenzenlosen Ansprüche der anderen Seite als eigene Begrenzung und (willkommene) Bedrohung empfinden. Das Kräftefeld in der Gesellschaft bestimmt somit auch das Verhalten und die Beziehungen der Staaten untereinander. Anonyme Großstrukturen mit zentraler und oligarchischer Leitung sind auf die Dauer nur geeignet und ursprünglich auch dazu angetrieben, sich in einer feindlichen Umwelt zu behaupten und Feindschaft und Konflikte zu provozieren, sowie der Profilierung und dem Machtzuwachs ihrer Führer zu dienen nicht aber mit anderen Staaten vertrauensvoll zu kooperieren. Und unsere staatliche Ordnung und ihre Autorität hat sich längst von einem Mittel, die Sicherheit zu gewährleisten zu einem Selbstzweck mit entsprechenden Selbstläufen entwickelt, der die Sicherheit aller je wieder bedroht. Es ist daher nicht zu erwarten, daß Entspannungsbestrebungen auf dieser Grundlage zu einem dauerhaften Erfolg führen werden.

Eine dauerhafte Friedensordnung muß in den Staaten selbst beginnen. Der gesellschaftliche Wandel wird auch zur Voraussetzung für den Frieden in der Welt. Das Streben der Mächtigen, seien es Personen oder Parteien und ihre Apparate, die Menschen auf sie und ihre Vorhaben einzuschwören, ihr Anspruch, in absolutistischer Manier gleichsam als Heerführer das Land mit einer Stimme zu vertreten, als die Herren über Wohl und Wehe aufzutreten und alle Bewegungen und Kontakte zwischen den Staaten zu kontrollieren oder abzusegnen muß gebrochen, ihr unsachlicher Streit um Vorherrschaft und Macht, den sie auf dem Rücken der ihnen Anvertrauten austragen, muß beendet und ihr alleiniger Anspruch auf Politik muß aufgehoben werden. Wir brauchen die Entstaatlichung der Politik, ja die zunehmende Entpolitisierung des Staates. Die Spitzen der staatlichen Hierarchie oder die Träger der Macht haben einen getrüben Blick für die Realitäten, weil sie oft nicht viel anders als Leistungssportler in einer von Ehrgeiz, Profilierungszwängen und Apparatenzwängen bestimmten Ersatzwelt leben, die mit zerstörerischen Folgen primäre Geltung usurpiert. Um den Abbau dieser Ersatzwelt und unverdienter Machtfülle muß es nun gehen. Wir brauchen darum auch hier die gleichrangige Mitwirkung anderer Kräfte unter Umgehung des korrumpierenden Machtstreits. Nur so wird der älteste Selbstlauf, der zerstörerische Streit der Regierenden um Macht und Größe, abgebaut. Dies würde aber nicht nur angemaßte oder überzogene Positionen und damit die oligarchischen und zentralistischen Verhältnisse in unseren Ländern auflösen, es würde auch zur Voraussetzung für den Abbau oder die Kontrolle der beiden anderen strukturellen Grundlagen und Zwänge eines naturzerstörenden Wirtschaftens und der Kultivierung gewollter Feindschaften: der unheiligen Allianz oder erkaufte Bindungen in Politik und Gesellschaft und des zerstörerischen Selbstlaufs und ruinösen Wettstreits um Besitz und Macht auf anderen Ebenen der Gesellschaft.

Dies alles setzt auch eine höhere Mündigkeit und ein anderes Bewußtsein des Einzelnen voraus. Diese würden aber über die angegebene Entwicklung entscheidend auch gefördert werden.

## Gerechte Entwicklungsbedingungen

Friede und Mitbestimmung der Beteiligten oder Betroffenen und die Kontrolle dominierender Interessen oder unverdienter Machtfülle auf internationalen und nationalen Entscheidungsebenen werden schließlich auch zur Voraussetzung für die Herstellung angemessener und gerechter Entwicklungsbedingungen für die Dritte Welt oder wirtschaftliche schwächere Länder. Nur hier entsteht das Klima, in dem Kooperation möglich wird, nur hier werden die nötigen Mittel frei für Entwicklungsaufgaben, nur hier werden diese in den armen Ländern nicht mehr in Stellvertreterkriegen verbraucht. Und nur jene Kontrolle und Mitbestimmung kann das Ungleichgewicht abbauen, die unheiligen Verflechtungen auflösen und den zügellosen Wettbewerb auf internationaler Ebene einschränken, die zusammen noch immer dazu führen, daß die Reichen und die Großen die Bedingungen von Wirtschaft und Handel zu ihren Gunsten bestimmen können, nach dem Recht des Stärkeren sich an den Armen bereichern wie auch diese in ihrer Abhängigkeit halten. Die gesellschaftliche Kontrolle der Mächtigen muß in diesem Prozeß in den Entwicklungsländern und auch in den Industrieländern ermöglicht werden. Denn erst der Strukturwandel in diesen wird maßvolles Handeln und den nötigen Wandel in der Weltwirtschaft und damit auch in den armen Ländern bewirken können, da der Strukturwandel im Innern sich auch in den Außenbeziehungen niederschlagen muß. Unsere Staaten mit dem in ihnen herrschenden Bewußtsein und strukturell bedingten Zwängen sind darauf eingestellt auf die Dauer nur dazu befähigt, anderen Staaten in der Bereicherung an den Gütern der Welt vorzuzukommen und sie zu übervorteilen oder auszubeuten, nicht aber mit ihnen in gerechtem Ausgleich zu leben. Eine gerechte Ordnung zwischen den Staaten muß darum ihren Anfang in den Staaten nehmen. Und so wird der angegebene gesellschaftliche Wandel in unserem Lande auch zur Voraussetzung für angemessene Beziehungen zur und gerechte Bedingungen für die Dritte Welt.

Politische und wirtschaftliche Gerechtigkeit, Mitbestimmung von Beteiligten und Betroffenen und der Abbau von unverdienter Macht und Vorherrschaft in den Gesellschaften werden damit zum Schlüssel für die Lösung der drei Probleme: den Ausgleich des Menschen mit der Natur und die Erhaltung der

ökologischen Stabilität und der Lebensgrundlagen der Zivilisation; den dauerhaften Frieden und die Kooperation unter den Staaten; und die Herstellung gerechter Entwicklungsbedingungen. Keines der Probleme wird darum zu lösen sein, wenn wir mit der Lösung nicht auch an die gemeinsamen Wurzeln dieser Probleme rühren.

Zu der hiermit aufgezeigten Entwicklung sind die Gesellschaften unabhängig von ihrer Zugehörigkeit zu (vormaligen) Blöcken bei Strafe des eigenen Untergangs genötigt. Dies könnte Element einer neuen verbindenden Orientierung werden, welche die Zersplitterung und das Mißtrauen in den Gesellschaften wie auch zwischen den Gesellschaften mindert: Die Werte eines wahrhaft menschlichen Fortschritts, zu dem die Welt hiermit berufen erscheint.

### Zitierte Literatur:

Etzold, H. Naturzerstörung und menschlicher Unfriede. In: Ökologische Zwischenbilanz, Frankfurter Hefte, FH extra 3, S. 63-74, 1981.

Etzold, H.: Strukturelle Bedingungen für Frieden und ökologische Stabilität. Blickpunkt Zukunft 11/1985, S. 7-9.

Etzold, H.: Struktureller Wandel an den Wachstumsgrenzen - Perestrojka auch bei uns! Blickpunkt Zukunft 19/20 - 1990, S.10-11.

Jonas, H.: Das Prinzip Verantwortung, Frankfurt 1984, S.21.

Markl, H.: Natur als Kulturaufgabe - Über die Beziehung des Menschen zur lebendigen Natur. Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart 1986.

### Anschrift des Autors:

Dr. Helmut Etzold  
Botanisches Institut der Universität  
Staudtstraße 5

D-8520 Erlangen

## In das Jahrtausend der Flüchtenden?

von Frank Eckardt

*Würde heute eine Umfrage über die brennendsten Probleme unserer Zeit durchgeführt werden, so würde, trotz der u.a. durch das Fernsehen bekannten Tragödien der Boat-people, des Millionen-Exodus der Afghanen oder dem Elend der Palästinenser-Lager im Libanon, das sog. Flüchtlingsproblem sicher im Schatten der großen Weltprobleme Militarismus, Ausbeutung, Hunger oder Umweltzerstörung stehen. Mit diesem Beitrag will ich versuchen, die Thematik der Flüchtenden, Vertriebenen, Asylsuchenden, Emigrierenden und Deportierten etwas aus diesem Schatten zu holen und eben diese Menschen als Endexponenten, sozusagen als Personifizierung dieser großen, im Zusammenhang stehenden Weltprobleme darzustellen.*

In diesem Jahrhundert scheinen mehr Menschen geflohen zu sein als jemals zuvor. Heinrich Böll meinte, man könne auch vom Jahrhundert der Flüchtlinge sprechen, weil diese so auffallend das Bild des 20. Jahrhunderts bestimmen. Das Ausmaß der in diesem Jahrhundert geflohenen Menschenmassen ist empirisch kaum zu erfassen. Die Liste der Ereignisse, die Menschen in diesem Jahrhundert zur Flucht zwangen, ist nicht zu schreiben. Wenn wir an unser eigenes Land denken, wäre das schon Bücher füllend. Will man grob vereinfachen, so kann man sagen, daß die großen Flüchtlingsströme im 20. Jahrhundert hauptsächlich bedingt waren durch die europäischen Kriege, die weltweiten nationalen Befreiungen und imperial-nationalen Neugründungen im zeitgleichen Untergang des europäischen Kolonialismus sowie der Polarisierung der Welt in Ost und West.

Während dies bis heute die politischen Hauptursachen für die weltweiten Flüchtlingsbewegungen gewesen sind, so läßt sich nun verstärkt konstatieren, daß die Motivation der Flüchtenden verstärkt im Zusammenhang mit dem steht, was wir vereinfachend mit dem Begriff „Verelendung der (sog. 3.) Welt“ bezeichnen können. Dies wird uns nun sichtbar, in einem Jahrzehnt, in dem der Ost-West-Konflikt mit den damit verbundenen Stellvertreterkriegen abgeschwächt ist oder gar zu verschwinden scheint. Ferner scheint die endgültige Entkolonialisierung, also die de jure-Selbständigkeit der neuen Nationen mit ihren alten Völkern, die Problematiken Hunger,

Krieg, Umweltzerstörung etc. zu einem nicht mehr internationalen, sondern intranationalen Geschehen zu reduzieren.

Das Ersetzen einer Diktatur durch eine Schein-Demokratie, so wie es in beinahe ganz Südamerika geschehen ist, der sogenannte „Pinochetismus ohne Pinochet“, hat ebenfalls dazu beigetragen, daß der sogenannte Elends-Flüchtling stärker in den Vordergrund rückt als der bisher klassische „Politische Flüchtling“, wie er gemäß der Genfer Flüchtlingskonvention definiert ist. Diese Faktoren, die in das Bewußtsein der westlichen Industrieländer nun den sogenannten Wirtschaftsflichtling gebracht haben, lassen uns aufmerksamer werden, daß bereits seit Jahrzehnten - und das im zunehmenden Maße - Menschen auf der Flucht sind vor Entwicklungen, die in Europa bisher kaum Gestalt angenommen haben. Ich meine hiermit Trends wie Umweltzerstörung, Massenverarmung, Verseuchungen, Armaisierung, kulturelle und soziale Verrohung, Kommunikationszusammenbrüche etc. Während der Club of Rome in den 70er Jahren prognostizierte, wie die Welt sich entwickeln werde, so stand dahinter mehr oder weniger die Angst des industrialisierten Westens, daß dieser davon auch eingeholt werde. De facto waren schon zu dieser Zeit, im Grunde seit Fanons „Verdammte dieser Erde“, für einen großen Teil des Menschengeschlechts diese Lebensumstände Grund zur Flucht.

### Die Schizophrenie der europäischen Reaktion

In Europa wuchs (erneut) nach den Erfahrungen im Zweiten Weltkrieg zunächst aber erst das Verantwortungsgefühl gegenüber dem sogenannten „Politischen Flüchtling“. Dies hat seinen Ausdruck in den verschiedenen internationalen Verträgen, vor allem der Genfer Flüchtlingskonvention, und der Verankerung des Menschenrechts auf Flucht in dem Grundgesetz der Bundesrepublik z.B. gefunden. Jedoch wurde der formulierte liberale Anspruch nur äußerst gering verwirklicht. Dies ist sowohl an den Zahlen der aufgenommenen Flüchtlinge, als auch an dem ihnen verliehenen Status erkennbar. Seit 1953 sind zirka 110 000 Asylsuchende in der Bundesrepublik anerkannt worden. Aktuell leben bei uns 64800 Flüchtlinge, die vom Bundesinnenministerium als Asylberechtigte gezählt

werden. Insgesamt sind es laut UNHCR 126 646 Flüchtlinge. Diese Zahlen sind nicht nur beschämend im internationalem Vergleich - Pakistan hat mehr Flüchtlinge aufgenommen als ganz Europa und Nordamerika - sondern auch im Rückblick auf die deutsche Geschichte. Noch wenige Jahrzehnte zuvor hatte Deutschland selbst mehr als 50 Millionen Menschen zur Flucht im Zusammenhang mit dem Zweiten Weltkrieg gezwungen. Der den zu uns Geflüchteten gebotene Status hat sich permanent verschlechtert, bis hin zu langjährigen Arbeits- und Integrationsverbote. Die Anerkennungsründe werden immer anspruchsvoller. Selbst Flüchtlingen, denen die Todesstrafe oder Folter droht, wird kein Asyl, sondern bestenfalls eine „Duldung“ erteilt. Ohne Übertreibung kann man sagen, daß die Rechtsprechung auf Grundlage des allgemeinen Un-Bewußtseins für Menschenrechte in der deutschen/europäischen Nation große Teile des Grundgesetzes für Flüchtlinge nicht für gültig hält. Beispielfhaft sei hier das höchste Gericht für Asylangelegenheiten, das Bundesverwaltungsgericht in Berlin, zitiert, das meint, daß eine Verletzung der Menschenrechte - zum Beispiel Folter - nur dann einen Anspruch auf Asyl begründet, wenn sie politisch motiviert ist. Dies treffe für alles zu, auch für „Maßnahmen, die nicht ganz unsere Vorstellung von Rechtsstaatlichkeit treffen. Man darf sich nicht auf den Standpunkt des deutschen Grundgesetzes stellen.“ (BVerwG 9 C 10.6.84)

Zu Beginn der 80er Jahre ist eine schizophrene Bewußtseinsentwicklung zu verzeichnen gewesen. Einerseits ist durchaus gegenüber der sog. 3. Welt von einem Bemühen um Lastenausgleich etc. die Rede gewesen. Es sei an die Nord-Süd-Dialoge, den Einsatz, vor allem sozialdemokratischer Politiker wie Brandt, Myrdal etc. erinnert. Andererseits ist deutlich ein Neo-Rassismus und eine erhöhte Ausländerfeindlichkeit gerade auch gegenüber dem Phantom Asylant, Wirtschaftsflüchtling, den „das Asylrecht-Mißbrauchenden“ zu registrieren. Dabei ist natürlich absolut deutlich wozu diese Stereotypen - bisweilen Feindbildung dienen, nämlich zur Verleugnung, zur Stabilisierung jenes Status quo, der gerade zur Flucht vieler Menschen geführt hat, letztlich zur Vernebelung der doch oft einfachen Schuld- und Ursachenzusammenhänge. Um es an einem zwar sehr oft zitiertem, aber leider auch einem der schrecklichsten Beispiele deutlich zu machen: Jahrelang hat der Golfkrieg tausende von Menschen zur Flucht gezwungen. Jeder kennt die Bilder von den als sog. „Kanonenfutter“ dahingemordeten Kinder. Gleichzeitig gibt es keine westliche Regierung die in UNO-Vollversammlungen etc. nicht den Irak und den Iran zum Frieden aufgerufen hat. Tatsächliches Interesse haben diese Regierungen und das sie deckende Kapital nicht. Profite in Milliardenhöhe haben sie durch Waffengeschäfte an beide Seiten gemacht. Dieser Krieg stand geradezu im Interesse der nördlichen Welthälfte, er war Teil der „Divida et Impera“-Politik des Reichtums der Welt gegenüber der Armut dieser Welt. Ein verbündeter Süden ist nicht im Interesse der westlichen Nationen. Von daher ist der Golfkrieg, sowie der Unfrieden zwischen den die teuersten Rohstoffe der Welt produzierenden Ländern, vor allem also der OPEC, Grundlage für das Weiterleben des Westens mit einem Marktwirtschaftspreis, der die Begrenztheit dieses Reichtums nicht annähernd wiedergibt. Der Anspruch auf diesen mit einem so falschen Preis erzielten Reichtum in den Industrieländern darf logischerweise nicht anerkannt werden, was aber eine Akzeptierung der sogenannten Wirtschaftsflüchtlinge bedeuten würde.

#### *Das Flüchten beginnt beim ungleichen Handel*

Schon seit langem besteht unter vielen Dritte-Welt-Experten die Prognose eines Umkippens des Ost-West-Konfliktes in einen Nord-Süd-Konflikt. Dies scheint nun um so deutlicher zu werden durch die Veränderungen der „Neuen Sowjetischen Außenpolitik“, die nicht mehr imperialistisch sich ausrichtend den Ost-West-Konflikt stellvertretend austragen, sondern ebenfalls von ihrer Süd-Politik profitieren will. Es gibt also deshalb nicht nur einen Rückzug aus Afghanistan, sondern auch einen aus dem finanziell bankrotten Cuba. Dieses so zu umschreibende Motivationsänderung der Flüchtlinge, weg von einem „Politischem Flüchtling“, hin zu einem „Umweltflüchtling“ ist vielleicht sehr deutlich gerade am dem Beispiel Afghanistan zu illustrieren. Die Besetzung Afghanistans, der Bürgerkrieg, der dadurch entstand, hat zu einem Millionenexodus geführt. Die Ursache dieses Konfliktes und den Exodus sind zu suchen in der Ost-West-Imperialisierung dieses Streifens „Dritte Welt“. Nun, nach dem Rückzug der Sowjetunion und dem scheinbaren Waffenembargo der USA an den Widerstand, ist zu prognostizieren (was ja auch z.T. schon geschehen ist), daß erst die kommunistische Nomenklatura flüchten wird und dann der repatriierte Bauer. Dieser Bauer, der zunächst vor dem Stellvertreterkrieg floh, wird sich nun auf die Suche machen müssen, um irgendwo anders der Verelendung und Verarmung seines Landes zu entfliehen. Er

wird jetzt vielleicht nicht mehr nach Pakistan fliehen können, um dort im Lager der Vereinten Nationen versorgt zu werden, denn ein „politisches“ Problem hat er nicht. In der Regel wird er versuchen, so wie die südamerikanischen Campesinos es schon seit Jahrzehnten tun, sein Heil in der Metropole zu finden. Die euphemistisch beschriebene Urbanisierung: Der Hunger treibt den Bauer in die Favelas, Ghettos, Vorstädte, Pueblos. Diese, seine erste Flucht ist die konkrete Konsequenz des Nord-Süd-Konfliktes. Der Bauer, „der mit seinen Exportprodukten die Güterimporte der Städte finanziert“ (R.H. Strahm), wird durch den ungleichen Handel, den der Norden durch die terms of trade via Weltbank, IMF etc. diktiert, letztendlich gezwungen, sein Leben durch irgendetwas anderes zu erstreiten. Er muß fliehen. Seine Ersparnisse reichen für die Reise zur Hauptstadt, maximal zum Grenzübertritt in das Nachbarland. Bereits jetzt fliehen 95 Prozent aller Flüchtlinge, die eine Grenze übertreten, nur ins Nachbarland. Der Sudan, selbst kein Land des Reichtums, hat über 800 000 Eritreer aufgenommen, die vor dem Krieg in Äthiopien fliehen. Pakistan bietet 4 000 000 Afghanen ein ärmliches Asyl. Nur eine Elite, die sich die Schmuggler, den falschen Pass, das Flugticket erkaufen kann, kann eine europäische Grenze erreichen. Nach G. Hagemanns Studie „Umweltzerstörung und Flüchtlingsströme, einer globalen Prognose für das Jahr 2000“, erstellt im Auftrag des internationalen Roten Kreuz, werden im Jahr 2000 über eine Milliarde Menschen auf der Flucht vor „Elend“ sein. Mit Elendflüchtlingen bezeichnet er Menschen, „die vor Krieg, Armut, Hunger, ökologischen Schäden fliehen und auch nicht immer eine Grenze übertreten.“

#### *Flüchtlingsaufnahme: die neue „Dritte Welt Politik“*

Es läßt sich nicht prognostizieren, ob sich jeder fünfte Erdbewohner im nächsten Jahrtausend auf die Flucht wird begeben müssen. Jedoch ist deutlich, daß nur eine radikale Änderung der „Geschäftspolitik“ des Nordens gegenüber dem Süden der Weltkugel einer derartigen, bereits begonnenen Tendenz-latenz-Situation wird positiv begegnen können. Ein erster Schritt dazu wird überall dort getan, wo der Anspruch auf den abgeführten Reichtum aus der sog. Dritten Welt anerkannt wird. Ein Schuldenerlaß könnte ein erster Schritt sein, jedoch wird er ein abstrakter und vielleicht nur banktechnischer Vorfall sein, wenn nicht denjenigen Flüchtlingen ein Asyl gewährt wird, die - das mag in den Ohren der nationalen Kalkulatoren und Bevölkerungsstatistikern unerhört klingen - gern unsere sog. Sozialhilfe („das zum Lebensunterhalt Unerläßliche“ wie es offiziell heißt) in Anspruch nehmen wollen, weil sie ein Recht haben dafür nach Europa zu kommen.

#### *Über den Autor:*

Frank Eckardt: Jahrgang 1967, Kaufmann, nach ehrenamtlicher Flüchtlingsarbeit bei Amnesty International nun seit März 1989 als Mitarbeiter der Vereinigung Vluchtelingenwerk Rijnmond, der größten niederländischen Flüchtlingsorganisation, im Bereich soziokultureller Aktivitäten tätig. Bisherige Veröffentlichungen zur selben Thematik: „Das Jahrhundert der Flüchtlinge“, „Die Narbe auf dem Rücken“, „Der Staatsfeind Nr.1“ (in der Zeitschrift „ZEICHEN“), Seit 1986 Mitglied der GZS.

Frank Eckardt arbeitet u.a. zur Zeit mit der Organisation International volunteers' forum „Refuge in Europe - different approaches to local work“ (14. - 17. März 1991 in Bonn) zusammen. Ebenso hat er mit Marcel Verhoef einen Diavortrag zur Flüchtlingsproblematik entwickelt. Dieser Vortrag wurde erstmals im Oktober 1990 in Lüchow-Dannenberg der Öffentlichkeit vorgestellt.

Anschrift: Hoefkae 728-730, N-2526 CS Den Haag

#### **Impressum**

Herausgeber: Gesellschaft für Zukunftsmodelle und Systemkritik e.V. - GZS \* Anschrift: Rotthausen Str. 97, D-4650 Gelsenkirchen 1, Tel.: 0209 / 13 67 04

Redaktion, Herstellung, Vertrieb: Werner Mittelstaedt  
Druck: G. Kublin, Haydnstraße, D-4650 Gelsenkirchen 1  
Preis: DM 4,-- (Ab 5 Exemplare DM 2,-- plus Porto)  
Auflage: 2000

Abgabe zu 99% kostenlos! Sichern Sie die Überlebensfähigkeit der GZS durch eine Mitgliedschaft oder Spenden! Spendenkonto: Deutsche Bank: BLZ 420 700 62, Kto.Nr.: 2326320