

NETZWERK-RUNDBRIEF DER
GESELLSCHAFT FÜR ZUKUNFTSGESTALTUNG
NETZWERK ZUKUNFT E.V.



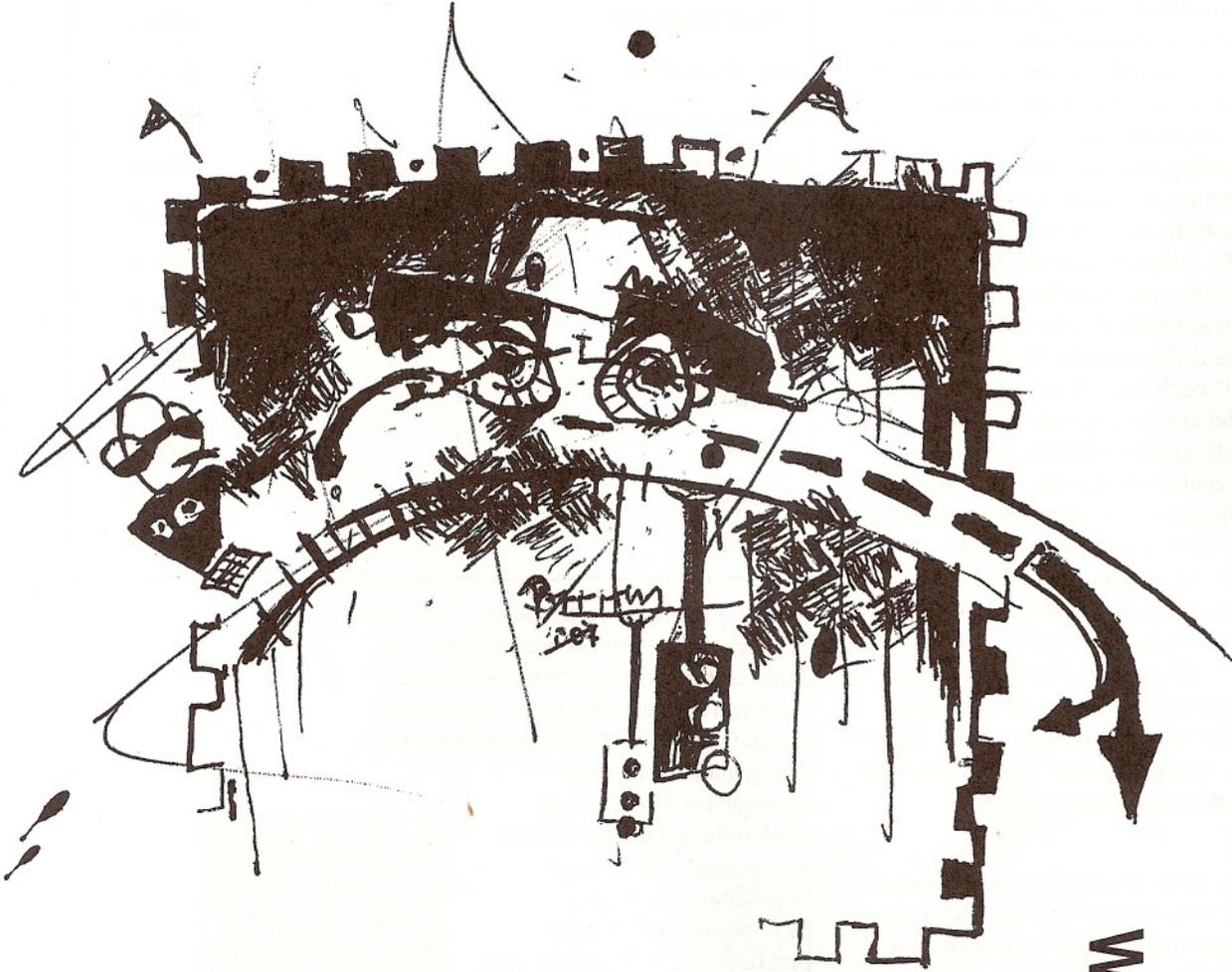
THEMA

Mobilität

Thema



Mobilität



"Da riß es mich in eine laute und aufgeregte Welt. Auf den Straßen jagten Automobile, zum Teil gepanzerte, und machten Jagd auf die Fußgänger, überfuhren sie zu Brei, drückten sie an den Mauern der Häuser zuschanden. Ich begriff sofort: es war der Kampf zwischen Menschen und Maschinen, lang vorbereitet, lang erwartet, lang gefürchtet, nun endlich zum Ausbruch gekommen."

Hesse, Steppenwolf

Wirtschaft und
Verkehr

Mobil wollen wir alle sein. Geistig und körperlich beweglich bis ins hohe Alter - 'fit for life'. Mobil ist der Mensch der post-industriellen Plastikkartenkultur wie wohl keiner zuvor, viel weiter ist er damit aber auch nicht gekommen. Hohe Mobilitätsraten gelten jedoch als Gradmesser für den Chancen- und Initiativenreichtum der dynamischen Industriegesellschaft und ihrer Mitglieder. Immobil sind nur die Armen, Alten und Schwachen, die Frauen und Kinder, Asylanten und Knastbrüder. Immobilität als Makel. Angesagt sind Wochenendshopping in London, Paris oder San Francisco, romantische Abende in Douala, Casablanca oder Rio, Abenteuer auf dem Kilimandscharo und anschließendem Long-Drink mit den Freunden in Bondy-Beach. Ins Fadenkreuz der Kritik ist dabei die alles überrollende Automobilität geraten. Auch

wir wollen uns in dem vorliegenden Schwerpunktheft diesem Thema widmen - obgleich in einigen Artikeln weiterreichende Ansätze beleuchtet werden. So geben Wilgart Schuchardt und Karl Otto Schallaböck einen historischen Abriss über die Entwicklung zur 'automobilen' Gesellschaft und anschließend gleich einige Tips, wie denn dem Wahn schnellstens ein Ende zu bereiten wäre. Ihr Eindruck:

Lebensstil: Autophil ab S. 6

Auch Markus Petersen widmet sich dem Anachronismus, daß es nicht mehr lohnt anzukommen, weil öffentliches Leben zwischen Startbahn und Zubringer faktisch ausgeschlossen wird. In seinem Artikel

Mobilität und öffentlicher Raum ab S. 9

hat er auch gleich eine Antwort parat: Stuttgart, damit wir endlich dem Autowahn erwachsen.

Daß uns der Drang zur grenzenlosen Automobilität in eine Sackgasse führt, kann man täglich im Stau erfahren. In welche urbane Einbahnstraße wir geraten werden, wenn nicht bald das Steuer herumgerissen wird, versucht Markus Hesse anzureißen.

Die Stadt, der Raum und das Geld ab S. 11

Damit wir nicht erst wieder aus diesen in Asphalt und Beton gegossenen Visionen einer einseitig am klassischen Männeralltag orientierten Stadt- und Verkehrsplanung verzweifeln müssen, sondern die Herren an ihrer Schöpfung auch lernen dürfen, will Uta Bauer

Den Männern Beine machen ab S. 13

Und daß der Verzicht aufs Automobil mit seinen entsprechenden Folgekosten für die Allgemeinheit vor allem auch ein finanzieller Gewinn wäre, rechnet uns Dieter Teufel vor.

Mineralölsteuererhöhung als Alternative zum Straßenbau S. 15

ist sein Vorschlag. Michael Müller erinnert uns an die globalen ökologischen Zusammenhänge und unsere Verpflichtung der Natur, aber auch unseren Kindern und Enkeln gegenüber. In der Frage

Autowahn contra Klimaschutz ab S. 17

plädiert er für sofortiges Handeln. Angesichts dieser geballten Absage der versammelten Verkehrsexperten und -teilnehmer an das Automobil fällt es mir schwer, noch ein paar originäre Gedanken zu äußern. Wohlwissend

um die schon lange bekannten Probleme will ich ganz einfach

Dem Auto die Vor-Fahrt nehmen ab S. 18

Für alle Machos, die jetzt noch in ihren flotten Kisten losdüsen wollen, gibt Annette Boës

10 Tips für mobile Männer auf S. 21

Meike Spitzner hingegen hat

Aktionsideen für eine feministische, ökologische und soziale Verkehrswende auf S. 22

zusammengetragen. Und wer die Nase voll hat von Mobilität und all dem anderen, dem empfiehlt Zanc + Zyne die Vision

Glückliche Hirne in Nährflüssigkeiten ab S. 23

Zum guten Schluß dann noch einige

Literaturhinweise auf S. 24

von K. O. Schallaböck für mobile Leseratten und solche, die es werden wollen.

Herzlichen Dank auch an JO Scholar, der für die wunderbaren

Illustrationen ab S. 4

sorgte.

An dieser Stelle sei noch auf die erstaunlichen Ergebnisse einer Arbeitsgruppe um den Bremer Wissenschaftler Thomas Krämer-Badoni verwiesen, dessen Beitrag leider nicht mehr aufgenommen werden konnte. Er hat herausgefunden, daß die Vorstellungen vom guten Leben des motorisierten Individualisten nichts als Einbildung und Fabeln sind. So bedurfte es der schlichten Einführung eines Tagebuchs (also des seichten Zwangs zur Selbstreflektion - natürlich unter wissenschaftlicher Anleitung), und für die Teilnehmer begann ein freieres Leben ohne Zwang zur Mobilität im Blech-Korsett. Verblüfft? Sein Programm 'Die Verkehrswende von unten' ist in der Kommune 7/91 nachzulesen.

Hans Boës

P.S.: Nun ist es doch ein Familienalbum der Autogegner geworden. Aber vielleicht findet sich in der Leserpost ein ganz normaler Autoliebhaber, dessen Stellungnahme wir dann selbstverständlich im nächsten Heft abdrucken werden (Kürzungen vorbehalten). Schließlich wollen wir ja keine Scheuklappen tragen - beim Blick in die Zukünfte.

Der Anstieg ging in der Vergangenheit fast ausschließlich auf den Individualverkehr zurück. Für die letzte Zeit und die weitere Zukunft ist auch der stark steigende LKW-Verkehr zu beachten. Der Trend zum Auto ist ungebrochen: Am 1.7.1989 wurden in den alten Bundesländern 34,5 Mio. Kraftfahrzeuge gezählt, darunter knapp 29,8 Mio. PKW. Nach den Trend-Prognosen ist alleine hier bis zum Ende dieses Jahrzehnts mit einer weiteren Zunahme um 5 bis 6 Mio. zu rechnen. Obwohl 42 Prozent der PKW-Fahrten unter 4 km liegen, nehmen die jährlichen Fahrleistungen zu. Rund 45 Prozent der Autobenutzung entfallen auf die Freizeit. Jede bisher prognostizierte Sättigungszahl stellte sich als Wunschdenken heraus. Im Gegenteil: Die Automobilbranche meldete neue Wachstumsrekorde.

Was in den letzten 10 Jahren an motor- und fahrzeugtechnischen Verbesserungen erreicht wurde, machten das Wachstum im Fahrzeugbestand, höhere Durchschnitts- (Zunahme 1 km/h pro Jahr) und Spitzengeschwindigkeiten (ca. 1,5 km/h) sowie leistungsstärkere Motoren (Anstieg von 1970 bis 1982 von 53 auf 79 PS) wieder zunichte. Mit anderen Worten: Der Verkehrssektor ist ein Hauptproblembe- reich für eine Klimaschutzpolitik. Einsparanstrengungen in anderen Bereichen werden begrenzt bleiben, wenn der überzogene Auto- (aber auch der Flug-)verkehr nicht massiv zurückgedrängt wird.

DIE ZEIT DRÄNGT

Eine derartige Umorientierung in der Verkehrs- politik ist zum Schutz der natürlichen Lebens- bedingungen unumgänglich. Dies entscheidet darüber, ob eine Klimakatastrophe abgewen- det werden kann. Priorität müssen dafür Ver-

kehrsvermeidung, Rückbau von Straßen und Stärkung umweltverträglicherer Alternativen haben. Aber auch technische und fiskalische Maßnahmen sind notwendig, um weitreichen- de Reduktionsziele durchzusetzen.

- Schnelle, hohe und progressive Absenkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs bei PKW und LKW durch motortechnische Normvorschriften;
- Verlangsamung der Geschwindigkeiten und Verstetigung des Verkehrsablaufs;
- Erhöhung des mittleren Auslastungsgra- des der Verkehrssysteme, z. B. des PKW von heute 1,4 auf den Wert von mindestens 1973 mit 1,73 Personen pro PKW oder bei Bus, Straßenbahn oder Zug um 20 Prozent;
- Umlegung der tatsächlichen gesellschaftli- chen Kosten des Autoverkehrs auf Steuern und Abgaben.

Dazu zählt nicht zuletzt eine Flottenverbrauchs- regelung mit Höchstgrenzen für den spezifi- schen Benzinverbrauch. So könnte beispiele- weise mit einer jährlichen Verringerung des durchschnittlichen Benzinverbrauchs einer Fahrzeugflotte um 5 Prozent ab 1995 bis zum Jahr 2005 eine Energieeinsparung um 40 Pro- zent erreicht werden. Aber es muß jetzt gehan- delt werden, denn je länger gewartet wird, desto einschneidender werden die Maßnah- men, die zu einem späteren Zeitpunkt notwen- dig werden.

☆☆☆

Michael Müller ist Mitglied des Deutschen Bundesta- ges. Als stellvertretender Vorsitzender der Enquete- Kommission zum Schutz der Erdatmosphäre hat er sich intensiv mit den Folgen des zunehmenden Ver- kehrs für das Klima auseinandergesetzt.

Dem Auto die Vor-Fahrt nehmen

von Hans Boës

IN DER SACKASSE

Das Problem ist längst erkannt: Die Politik der freien Fahrt für dadurch auch so freie Bürger führt uns immer mehr in die Sackgasse. Kilometer- lange Staus zu jeder Jahres- und Tageszeit geben Kunde vom Ende einer Technologie, die uns in den zurückliegenden Jahrzehnten mehr als eine halbe Million Tote und nochmals abermillionen Verletzter hinterlassen hat. Man mag es schon gar nicht mehr hören, aber bevor Sie - lieber Leser - gleich wieder weiterblättern: Jede Stunde stirbt in der Bundesrepublik ein Mensch im Straßenverkehr, jeden Tag ein Kind, jede Minute ge- schieht ein schwerer Unfall. Ist das nicht Anlass genug, um über neue Formen der Mobilität nachzudenken?

Hinzu kommen die Luft- und Lärmbelastung für die Überlebenden, die tägliche Hektik, der Verlust an Muße und Lebensqualität, die Ver- nichtung von Stadtraum und Landschaft so- wie ganz allgemein der unermeßliche Schaden am Lebensraum von Mensch und Natur.

Mobilität um jeden Preis? Es mag paradox klingen. Aber wollen wir unsere Mobilität er- halten, so werden wir sie wohl - zumindest im

Straßenverkehr - drastisch einschränken müssen. Denn nicht der zögernde Ausbau der Bundesfernstraßen, wie uns einige unverbesserliche Vertreter der Betonfraktion immer wieder einreden wollen, sondern gerade die uneingeschränkte Förderung, das politische Versprechen der grenzenlosen Automobilität ist die wichtigste Ursache für das derzeitige Maleur.

Dazu einige Zahlen: In den letzten 20 Jahren ist das Personenverkehrsaufkommen im Individualverkehr (Anzahl der Personen und Fahrten) etwas über die Hälfte gestiegen, die entsprechende Verkehrsleistung (in Personenkilometer) hat sich fast verdoppelt. In demselben Zeitraum ist das gesamte Fernstraßennetz um weniger als 10% gewachsen, die Gemeindestraßen haben um etwa ein Viertel zugelegt. Genau an diesem Punkt setzt dann auch die häufigste Kritik an: Die Straßen wären nicht in genügendem Maße ausgebaut worden; man habe die vergangenen Jahre bereits mit zuviel Planungsbürokratie und Umweltverträglichkeitsdudelei vertan; dem wachsenden Güterfernverkehr würden die derzeitigen Ausbauplanungen keinesfalls gerecht u.s.w. u.s.f.

AUTOBAHNEN WEIT ÜBERDURCHSCHNITTlich AUSGEBAUT

Dabei wird meist übersehen, daß gerade auf den Autobahnen die größten Kapazitätsprobleme existieren, obwohl sie in den vergangenen 20 Jahren weit überdurchschnittlich ausgebaut wurden: So ist die Länge des Autobahnnetzes seit 1968 um fast das Zweieinhalbfache gestiegen, während die Fahrbahnfläche (als Maß für die tatsächlich zur Verfügung gestellte Verkehrsinfrastruktur) in 20 Jahren sogar um das Dreifache erweitert worden ist.

Selbstverständlich haben die Autobahnen einen Anteil von derzeit nicht einmal 10% an der befestigten Straßenfläche insgesamt und ihr im Vergleich zur Verkehrsleistung überproportionales Wachstum kann dem Drang zur grenzenlosen Mobilität natürlich nicht im entferntesten gerecht werden. Aber gerade darin liegt ja der Punkt. Auch ein noch so 'Krauses Rennstrecken-Ausbauprogramm' wird den schier uferlosen Bedürfnissen der motorisierten Individualisten niemals gerecht werden können - wird den Niedergang des Automobils nicht stoppen:

Glaubt man den neuesten Nachfrageprognosen des zuständigen Ministeriums, dann steigt die Fernverkehrsleistung im Personenverkehr in den nächsten 20 Jahren nochmals um satte 40%, im Güterfernverkehr wird sie sich verdoppeln. Dabei sollte man berücksichtigen,

daß bisher keine einzige Prognose im Personenverkehrsbereich die tatsächliche Entwicklung richtig eingeschätzt hat. Sie alle waren schon nach wenigen Jahren Makulatur. Bleiben wir angesichts dieser Aussichten bei der derzeitigen (Straßen-)Verkehrspolitik, so wird uns der Kampf gegen den Stau in Zukunft wohl immer mehr an die Geschichte vom Hasen und Igel erinnern: Ist wieder mal ein neues Autobahnteilstück eröffnet, sind die nächsten Engpässe schon 'all da'.

DIE INTELLIGENZ LIEGT NICHT AUF DER STRASSE

Das System Straße ist dem Ansturm nicht mehr gewachsen. Da helfen zunächst auch die vermehrten Forderungen nach 'Intelligenten Straßen' nicht weiter. Zum einen bedürfte es wohl eher intelligenter und verantwortungsbewußter Fahrer anstelle der vielfach gedankenlosen Raser in ihren 'lackierten Kampfhunden' (Die Zeit). Andererseits wird hier offensichtlich mit Milliardenaufwand versucht, die systeminhärente Schwäche mit fadenscheinigen Techniken zu verdecken. So handelt es sich bei den besonders unter dem Namen 'Prometheus' bekannt gewordenen Forschungsanstrengungen der europäischen Automobilindustrie wohl letztendlich um eine gigantische Propagandashow, die mithilfe technikzentrierter Zukunftsvisionen politische Entscheidungen gegen den Autowahn nur um einige Jahre hinauszögern soll: Die täglichen Stau- und Unfallmeldungen, der zunehmende Widerstand der Menschen und der Aufstieg des Kraftverkehrs zum Umweltsünder Nr. 1 passen einfach nicht so recht ins Bild einer boomenden Autowirtschaft.

Denn selbst wenn es gelingen sollte, mit Milliardenaufwand jedes Fahrzeug zu einer kleinen Intelligenzbestie aufzurüsten, so wäre doch der Effekt kläglich. Um ganze 30% könnte nach Angaben der Autoindustrie beispielsweise die maximale Leistungsfähigkeit der Autobahnen mit ausgefeilten elektronischen Leitsystemen gesteigert werden. Bei den derzeitigen PKW-Zulassungsrekorden und dem befürchteten LKW-Ansturm wäre der Gewinn bereits aufgefressen, bevor diese Leitsysteme auch unter den optimistischsten Annahmen überhaupt eingeführt werden könnten.

Umgekehrt könnte dieselbe Technologie bei der Bahn zu Leistungssteigerungen um mehrere hundert Prozent führen. Die Signal- und Sicherungstechnik der Bahn stammt noch aus Großvaters Zeiten. Anstelle die Autos zu rechnergeführten Schienenfahrzeugen umzufunktionieren erscheint es doch angebrachter, die ohnehin schon spurgeführte Schiene mit entsprechenden Leitsystemen auszustatten. Dies

wäre zum einen eine willkommene Beschäftigungsinitiative für die freiwerdenden Experten der Rüstungsbranche, zum anderen ist der Schienentransport mit etwa einem Dreißigstel der Umweltbelastung verbunden (bezogen auf die Schadstoffemissionen). Die 'Intelligente Schiene' ist der 'Intelligenten Straße' in ökonomisch wie ökologisch überlegen.

Aber auch in den Städten sind die positiven Effekte einer 'promethischen' Verkehrslenkung zu bezweifeln. Was wäre denn damit gewonnen, wenn der Verkehr durch Neben- und Wohnstraßen um den Stau gelenkt würde oder die Innenstädte - dann elektronisch geführt - mit Blechkarossen zugepflastert werden?

DIE ALLTÄGLICHE FAHR-LÄSSIGKEIT

Und auch wenn es schon hundertmal gesagt worden ist, das Problem der Verletzten und Unfalltoten, des aus meiner Sicht - politisch gedulteten - täglichen Totschlags, wird keine noch so ausgefeilte Technologie wirklich lösen können. Der Autofahrer muß endlich die volle Verantwortung für sein Gefährt übernehmen, wie es bei jeder anderen Technologie auch verlangt wird. Wir brauchen intelligente Nutzer statt intelligenter Straßen. Wir brauchen ein Verkehrssystem, welches öffentliches Leben im öffentlichen Raum wieder ermöglicht.

Es geht nicht an, daß ich als Vater jeden Tag um meine Kinder bange, ob sie auch ja alle Verkehrsregeln beachten, ob nicht vielleicht zufällig ein Freund auf der anderen Straßenseite den Autoverkehr und alles andere vergessen läßt, ob nicht ein Gestresster schnell noch bei Rot über die Ampel huscht etc. Es kann doch nicht wahr sein, daß ich vielleicht sogar meine elterliche Aufsichtspflicht verletzt habe, wenn dann doch mal etwas passiert, weil ich mein Kind nicht 'an der Leine' hatte. Ebenso ist es eine Farce, wenn ich mich als umweltbewußter Radler ständig mit Todesangst im Nacken durch den Gestank der MIV-linge quälen (merke: MIV, gesprochen mief, kommt vom Motorisierten Individual-Verkehr) oder inmitten der Stadtautobahn auf den Spurbus warten muß. Wir müssen 'dem Auto die Vorfahrt nehmen', und zwar auf allen Ebenen: Vorrang gebührt dem umwelt- und menschenfreundlichen Verkehr. Fußgänger und Radfahrer, Busse und Bahnen dürfen nicht nur in Sonntagsreden die Nr. 1 sein.

☆☆☆

Hans Boës ist wissenschaftlicher Mitarbeiter des Sekretariats für Zukunftsforschung, er beschäftigt sich mit Konzepten für den regionalen Gütertransport auf der Schiene.

'Dem Auto die Vor-Fahrt nehmen' heißt konkret:

- Die schrittweise Abschaffung der derzeitigen Vorfahrtsregelung in der Stadt - zunächst in Wohngebieten. Das bedeutet, die Straßen so zu gestalten, daß sie wieder den Menschen gehören. Fußgänger, Radfahrer und vor allem die Kinder bekommen wieder das Vor-Recht der Straßenbenutzung, Autofahrer müssen warten, haben einfach keine Vor-Fahrt mehr.
- Dem Auto die Vorfahrt nehmen heißt, den Menschen den Vorrang geben, durch einklagbare Rechte auf Schutz vor Unfall, Lärm und Abgase - letztlich auf Lebensqualität in der Stadt -, durch Mitsprache und Mitbestimmung in den kommunalen Entscheidungsprozessen, durch Rücksicht auf die Bedürfnisse der Kinder und Frauen, der Alten und Schwachen.
- Keine offene oder verdeckte Subventionierung des Straßenverkehrs. Allein die schrittweise Senkung der steuerlichen Kilometerpauschale auf Bundesbahnniveau (derzeit 0,23 DM/km) würde die Verhältnisse grundlegend ändern und den strapazierten Staatshaushalt enorm entlasten. Hinzu kommen weitere Kosten, die Dieter Teufel mit etwa 6000,- DM je Fahrzeug im Jahr ansetzt. Diese müssen dem Autofahrer und nicht der Allgemeinheit aufgebürdet werden. Also: kostendeckende Benzinpreise, Nahverkehrsabgabe statt KFZ-Steuer etc.
- Selbstverständlich sollten auch wirklich intelligente Verkehrssteuerungen zum Einsatz kommen, die den verbleibenden Straßenverkehr mittels Induktionsschleifen und vernetzter Rechnertechnologie im 'Handshaking'-Verfahren mit maximal (!) 50 km/h durch die Hauptstraßen schleusen und dabei Stillstände und Stau vermeiden; mit Vorrangschaltungen für ÖPNV, Radfahrer wie auch Fußgänger. Auf aufwendige Technologien in den Fahrzeugen kann dabei verzichtet werden.
- Politik und Verwaltung müssen Vorbild sein. Wie soll denn der ökologische Umbau der Verkehrssysteme gelingen, wenn immer noch die Verantwortlichen nur zu PR-Zwecken mit der Straßenbahn oder dem Rad fahren? Wie wäre es, wenn zumindest die Vorstände der Verkehrsbetriebe 'ihre' Bahn für die Dienstfahrten benutzen müssen? Oder fragen wir doch einfach mal die Abgeordneten. Sie gingen sicherlich gerne mit gutem Beispiel voran.

Wir brauchen ein Verkehrssystem, welches öffentliches Leben im öffentlichen Raum wieder ermöglicht.

10 Tips für Mobile Männer

oder: Meditation auf der Fußgängerinsel

von Annette Boës

1. **Bleiben Sie unter allen Umständen erwerbstätig.** Zum einen braucht man für fast jede Form der mobilen Freiheit Geld. Zum anderen läßt sich nur im "primären Arbeitsbereich" effektiv für Hochgeschwindigkeitszüge, Mindesttempo statt Tempolimit und fußgängerfreie Innenstädte streiten - und zwar wesentlich erfolgreicher als die gegnerische Gruppen: mittellose Bürgerinitiativen, autolose Traumtänzer, sprachlose Verkehrsoffer.
2. **Bleiben Sie unbedingt unabhängig.** Gehen Sie keine Bindung ein. Denn jede Bindung erschwert die individuelle Freiheit, total spontan in die Karre zu steigen und lustvoll loszudüsen.
3. **Bestehen Sie auf der klassischen Rollenverteilung.** Hausfrauen müssen entlang der Bundesstraße zu Fuß gehen. Dank der allmählichen Zwangsmobilisierung fungieren sie als Lastenträger, Chauffeur und Transportunternehmen. Verzichtensie also auf den Lorbeer des "neuen Mannes", denn: Ein Tausch lohnt sich nicht.
4. **Bereiten Sie sich systematisch auf die nächste Wochenend-Tour vor, belegen Sie die neuen ADAC-Seminare:** 'Trip in die Zeitlosigkeit - kontemplative Übungen für den Stau' oder: 'Vor der Ampel sind alle gleich - Marx für Mantafahrer'
5. **Werden Sie unter keinen Umständen krank.** Kommen Sie bloß nicht darauf, plötzlich einen Menschen zu brauchen, der einfach nur da ist - besonders, wenn Ihre Freunde so kernig und mobil sind, wie Sie es waren. Dann sind die nämlich ohnehin auf Achse und nicht erreichbar.
6. **Hüten Sie sich davor, mehr als ein Kind zu bekommen - wer hört schon gern nach** einem anstrengenden Tag nervtötende Geschichten darüber, daß der Geschwisterbuggy in kein öffentliches Verkehrsmittel geht?
7. **Ob auf Geschäftsreise nach Kuala Lumpur, im Pendelverkehr von Wanne-Eickel nach Leverkusen: Tragen Sie ständig ein tragbares Telefon bei sich, um Anteilnahme am Gebärmutterkrebs der Mutter zeigen oder die erste Zahnücke vom Nachwuchs bewundern zu können.**
8. **Haben Sie Ihre mobilen Freunde verloren? Kein Problem! Beauftragen Sie einen Hacker, die Adreß-Datei der Meldebehörden anzuzapfen, um vermißte Mobile aufzuspüren. Oder: Richten Sie eine Kontaktzentrale bei verbindlich Immobilem (Gehbehinderter, Hänger o. ä.) ein.**
9. **Bestellen Sie bei Neckermann eine Videoaufnahme über den Frühling.** Es gibt immer noch Dinge, die selbst dem weiten Horizont der Windschutzscheibe entgehen.
10. **Reservieren Sie einen Liegeplatz am Jungbrunnen.** Ampelschaltungen werden nicht für Fußgänger, geschweige denn für Stockgänger, eingerichtet.

PS: Sollten Sie sich - zwischen Schaulustigen und Rettungswagen - tatsächlich einmal fragen: Warum das Ganze? Der Duden gibt Antwort: "mobil (ugs.): wohlauf, gesund, lebendig, munter".

☆☆☆

Annette Boës ist hauptberuflich Familien-Managerin. Neben diesem 16Stundentag ist sie freie Mitarbeiterin eines Vereins zur Förderung der Naturheilkunde, Autorin und 'Gute Seele' des Dorfes.

