

SÜDWESTRUNDFUNK
SWR2 Wissen – Manuskriptdienst

Verkehrsgeschichten

SWR2 Radio Akademie: Der bewegte Mensch – Unterwegs in der Zukunft (1)

Autor: Dirk Asendorpf

Redaktion: Detlef Clas

Regie: Günter Maurer

Sendung: Samstag, 4. Mai 2013, 8.30 Uhr, SWR2 Wissen

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Mitschnitte auf CD von allen Sendungen der Redaktion SWR2 Wissen/Aula (Montag bis Sonntag 8.30 bis 9.00 Uhr) sind beim SWR Mitschnittdienst in Baden-Baden für 12,50 € erhältlich.

Bestellmöglichkeiten: 07221/929-26030

SWR 2 Wissen können Sie ab sofort auch als Live-Stream hören im SWR 2

Webradio unter www.swr2.de oder als Podcast nachhören:

<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>

Manuskripte für E-Book-Reader

E-Books, digitale Bücher, sind derzeit voll im Trend. Ab sofort gibt es auch die Manuskripte von SWR2 Wissen als E-Books für mobile Endgeräte im so genannten EPUB-Format. Sie benötigen ein geeignetes Endgerät und eine entsprechende "App" oder Software zum Lesen der Dokumente. Für das iPhone oder das iPad gibt es z.B. die kostenlose App "iBooks", für die Android-Plattform den in der Basisversion kostenlosen Moon-Reader. Für Webbrowser wie z.B. Firefox gibt es auch so genannte Addons oder Plugins zum Betrachten von E-Books.
<http://www1.swr.de/epub/swr2/wissen.xml>

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert.
Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Dieses Manuskript enthält Textpassagen in [Klammern], die aus Zeitgründen in der ausgestrahlten Sendung gekürzt wurden.

MANUSKRIFT

Radio Akademie Intro: Der bewegte Mensch – Unterwegs in der Zukunft

Ansage:

Verkehrsgeschichten
Von Dirk Asendorpf

Cut 1: Atmo Güterbahnhof Lubbock, darüber:

Sprecher:

Auf dem Güterbahnhof von Lubbock, ein Wirtschaftszentrum irgendwo in den Weiten der texanischen Prärie. Paul Carlson ist der Stadthistoriker.

Cut 2: Paul Carlson

We're standing downtown just near the railway station. The passenger depot is gone but the freight stations are still here. As we look out across the parking lot we can see about four lines of tracks with railway cars on them and then a couple of empty tracks as well.

Übersetzer:

Wir stehen hier direkt am Bahnhof. Der Passagierverkehr wurde schon vor langer Zeit eingestellt, aber Güter werden noch umgeschlagen. Wenn wir über den Parkplatz gucken, dann können wir vier Gleise mit Güterwaggons und viele leere Gleise sehen.

Sprecher:

Es ist offensichtlich, dass die Eisenbahn hier keine große Rolle mehr spielt. Die Bewohner von Lubbock nutzen fast nur noch das Auto. Und Güter werden in gigantischen Trucks auf der Schnellstraße befördert, die auf einer langen Brücke den hinteren Teil des Bahnhofs überspannt. Doch ohne Gleise wäre die Stadt in Texas gar nicht entstanden.

Cut 3: Paul Carlson

Railroad first came to Lubbock in 1909. It was pretty small, there were 300 people here. But once the railroad came, the population just boomed. People came in and settled farms and opened businesses in the downtown area. They are big wide streets. That has to do with the fact that we had a lot of land. And that's about what we have. We didn't have anything else, but land. And so streets were laid out on the grid from the first as wide streets.

Übersetzer:

Die Eisenbahn kam 1909 nach Lubbock. Damals war die Stadt ziemlich klein, es gab vielleicht 300 Einwohner. Aber die Eisenbahn löste einen Bevölkerungsboom aus. Die Leute ließen sich hier nieder und eröffneten Geschäfte rund um den Bahnhof. Selbst in der Innenstadt gibt es große, breite Straßen. Wir haben hier ja nichts – außer viel Platz. Und deshalb wurde die Stadt gleich als Netz breiter Straßen geplant.

Sprecherin:

Als die Eisenbahn in der Mitte des 19. Jahrhunderts ihren Siegeszug begann, musste sie sich in Europa in Kulturlandschaften und in Städte einfügen, die über Jahrhunderte

gewachsen waren. Das Tempo von Fußgängern, Pferden und Kutschen bestimmte die Struktur. Für Gleise und Bahnhöfe war in den engen Altstädten kein Platz. Sie entstanden außerhalb der Stadtmauern und die neuen Bahnhofsviertel hatten schnell einen schlechten Ruf. Ganz anders im Westen der USA. Hier machten die Eisenbahnen den riesigen Raum für die aus Europa eingewanderten Siedler überhaupt erst zugänglich. Die Gleise verbanden keine existierenden Städte, sondern schufen welche.

Cut 4: Paul Carlson

Railroads were key to all urban development in Texas and most of the American west. If a railroad was planned, they didn't necessary take into account where the towns were. So they sent their lines through in an easy way to construct them and then, if it hit a town, that's fine or the railroad would establish their own town and sell lots to make money. Many of the railroads in the west, they've got a section of land back up to six miles from the railroad. They could sell those sections and that's how they would make their money and pay for construction cost because there weren't that many people to use the railroad and make it profitable that way. If a town wasn't on the railroad, those people often times packed up their town and moved to the railroads. In fact one town just south of Lubbock is called Slide because those people picked up their homes, their businesses, put them on sleds and slid the town about a mile away to be closer to railroad connections.

Übersetzer:

Die Eisenbahn war der Schlüssel zur Stadtentwicklung in Texas und im gesamten amerikanischen Westen. Wenn eine neue Linie geplant wurde, dann richtete sie sich nicht nach den bestehenden Ortschaften. Gebaut wurden die Gleise dort, wo es am einfachsten war. Wenn eine Ortschaft auf dem Weg lag, war es gut, aber wenn nicht, dann wurde einfach eine neue Stadt gegründet. Die Eisenbahngesellschaften durften einen Streifen Land von bis zu sechs Meilen Breite entlang ihrer neuen Gleise verkaufen. Damit haben sie die Bauarbeiten finanziert. Es gab ja noch wenig Menschen hier. Deshalb konnten die Gesellschaften mit dem Fahrkartenverkauf nicht viel verdienen. Und wenn eine Stadt nicht an der Bahnlinie lag, dann haben die Einwohner oft ihre Sachen gepackt und sind näher an die Gleise herangezogen. Im Süden von Lubbock gibt es einen Ort, der heißt Slide – Schlitten. Weil die Leute damals ihre Häuser und Geschäfte tatsächlich auf Schlitten verladen haben und den ganzen Ort ungefähr eine Meile näher an die Eisenbahn herangerückt haben.

Sprecherin:

In der Kulturgeschichte hat die Eisenbahn die Industrialisierung des Verkehrs eingeleitet. Lokomotive, Gleis und Waggon sah man wie Teile einer Maschine. So wie die Maschinen in der Fabrik, die aus Metall geschmiedet und durch Dampfkraft angetrieben wurden. Die Eisenbahn beschleunigte den Verkehr und verkürzte den Abstand zwischen entfernten Orten. Philosophen des frühen 19. Jahrhunderts sahen darin eine „Vernichtung von Raum und Zeit“.

Cut 5: Atmo Raddampfer, darüber:

Sprecher:

Dennoch war die Eisenbahn kein Umbruch. Sie war die logische Fortsetzung einer Revolution des Verkehrswesens, die schon lange zuvor begonnen hatte. Der Karlsruher Technikhistoriker Kurt Möser hat sich damit beschäftigt.

Cut 6: Kurt Möser

In den USA spielte das System Wasser eine viel größere Rolle, als es das in Mitteleuropa etwa tat. Der Westen wurde entlang der großen Flüsse erschlossen durch Dampfschiffe, durch Raddampfer, die aber in der Regel nicht mit Fossil-Energie betrieben wurden, sondern mit solarer Energie in Form von Holz. Auch Eisenbahnen wurden bis zum amerikanischen Bürgerkrieg und darüber hinaus mit Holz beheizt. Es gab eine eigene Industrie, bei der Holz eingeschlagen und zu riesigen Stapeln aufgetürmt wurde, damit sich dieses Transportsystem energetisch ernähren konnte. Die Eisenbahn konnte aufbauen auf dem, was schon passiert ist: in der Trassenbildung, von den Arbeitern her, die schon gewohnt waren, Kanäle zu bauen; die bauten eben dann die Eisenbahnstrecken.

Sprecher:

In den USA hatten die Raddampfer einen Teil der Infrastruktur geschaffen, die für den späteren Eisenbahnverkehr nötig war. In Europa waren es die Postkutschen. Neben einer guten Organisation war ein zuverlässiger Postkutschverkehr auch auf gut unterhaltene Verkehrswege angewiesen.

Cut 7: Kurt Möser

In Großbritannien gab es die berühmten Turnpikes, die als Schneisen geschlagen wurden, dass die Oberflächengüte sehr gut war, und auf diesen Mautstraßen gab es ausgesprochen schnelle und wohl durchorganisierte Kutschensysteme, bei denen z.B. alle 15 Meilen die Pferde gewechselt wurden, bei denen schon Durchschnittsgeschwindigkeiten von 10 Meilen pro Stunde gefahren wurden, bei denen sich die Entfernungen gerade von London zu den Seebädern und zu den nordenglischen und schottischen Städten außerordentlich verkürzten. In diesem vorindustriellen modernisierten Mobilitätssystem wurde z.B. auch schon nachts gefahren, man fuhr nach Fahrplänen und die Geschwindigkeit stieg außerordentlich an – also längst vor der Eisenbahn gab es schon eine Modernisierung dieses älteren Transportsystems.

Cut 8: Atmo Postkutsche, darüber:

Sprecher:

Allerdings nur für wenige Privilegierte. Vor allem ein mehr an Geschwindigkeit verschlang schon lange vor dem Beginn des Ölzeitalters enorme Mengen an Energie. Und Energie war knapp und teuer.

Cut 9: Kurt Möser

Ein Pferd, das eben ein PS Leistung für 15 Meilen hatte, also 0,7 KW, wenn sie sechsspännig fahren, sind das ungefähr, wenn man Leistungsverluste abzieht, dreieinhalb KW ungefähr. Mit dreieinhalb KW ein schnelles Transportsystem zu organisieren, das ist schon eine ziemliche Herausforderung gewesen. Und trotzdem haben diese Pferde, die die Kutschen ziehen mussten und in Etappen abgelöst wurden, immenses Grasland gebraucht und Haferland, um das Transportsystem zu versorgen. D.h. Transport war in Agrargesellschaften, in denen kein Energieüberschuss bestand, absoluter Luxus. In Großbritannien war es so, dass dieses Luxustransportsystem, das pferdebasierte Transportsystem, nur funktionierte, weil es immense Importe von Getreide und Bauholz gab.

Cut 10: Atmo Segelschiff

Unter dem letzten Satz einblenden, kurz frei stehen lassen, dann darüber:

Sprecherin:

Angeliefert wurden die Rohstoffe für den Postkutschverkehr aus den neuen britischen Kolonialgebieten. Das Königreich hatte sie nur deshalb erobern können, weil es über die weltweit beste Flotte hochgerüsteter Segelschiffe verfügte. Indirekt hatte der Siegeszug des industriellen Verkehrsmittels Eisenbahn somit auch in Europa auf dem Wasser begonnen. Meere, Flüsse und Kanäle waren seit der Antike die wichtigsten überregionalen Verkehrsadern.

Sprecher:

Vom Schiff zur Kutsche zur Eisenbahn zum Flugzeug – die Geschichte der Mobilität ist auch eine Geschichte der Beschleunigung. Wer sich die Fahrt in einem der neuen, immer schnelleren Verkehrsmittel leisten konnte, gewann an sozialem Status.

Cut 11: Kurt Möser

Die Schnellkutschen oder Schnellposten waren sehr viel teurer als die langsamen. Auf der anderen Seite haben wir wie so oft im Prozess der Industrialisierung Verstärkungsspiralen: Wir haben die Beschleunigung, die eine Nachfrage erzeugt, wir haben aber auch ne Nachfrage, die Beschleunigung prämiert und die z.B. auch eine kulturelle Aufwertung von Schnellkutschen oder auch dann später von Eisenbahnen bewirkt. Allein schon die Namen der Kutschen wie Quick Silver oder Boston Flyer weisen darauf hin, dass da Geschwindigkeit auch gleichzeitig mit Prestige verbunden ist. Schnellzüge sind über 150 Jahre in einem kulturellen Fokus gewesen bis zum TGV.

Cut 12: Atmo Flugzeug beim Start, darüber:

Sprecherin:

Oder bis zum Jumbojet, möchte man sagen. Keine Stadt der Welt ist heute mehr als zwei Reisetage von jeder beliebigen anderen entfernt. Im Zeitalter von Segelschiff und Postkutsche brauchte man Monate, mit Dampfschiff und Eisenbahn noch immer Wochen, um die entferntesten Orte zu erreichen. Die Verkehrsmittel werden immer schneller und der Mensch versucht auch mental mitzukommen. Bei hohem Tempo kommt seine Seele nicht mehr hinterher. Als Sprichwort wird dies gerne manchen sogenannten Naturvölkern zugeschrieben.

Cut 12 ausblenden, darüber:

Sprecher:

Aber ist Beschleunigung tatsächlich unmenschlich? Der Bremer Kulturhistoriker Dieter Richter hat sich darüber Gedanken gemacht – und festgestellt, dass von der schnelllebigen Zeit schon die Rede war, als sich die Menschen noch im Fahrradtempo fortbewegten.

Cut 13: Dieter Richter

Schon im 19. Jahrhundert taucht dieser Begriff in Zeitungsartikeln auf. Die Zeit kann natürlich absolut gar nicht immer schnelllebiger werden, sonst würde sie überhaupt nicht mehr existieren. Aber sehr viele Generationen, in denen es einen solchen Schub der Beschleunigung gibt, sprechen über diese unsere schnelllebige Zeit.

Sprecher:

Offenbar ist Geschwindigkeit eine Frage der Wahrnehmung. Und unsere Wahrnehmung ist stark von unseren Gewohnheiten geprägt. Als Beschleunigung wird deshalb alles erlebt, was ein höheres Tempo hat als man es zuvor gewohnt war.

Cut 14: Dieter Richter

Goethe, als er auf seiner italienischen Reise war, als er vom Brenner runterfährt mit dem Postillion erfreut er sich, wie er schreibt, der „unglaublichen Schnelle“, mit der er vom Brenner in 20 Stunden bis Trento kommt. Das ist heute eine Stunde mit dem Zug. Wir müssen ja unterscheiden zwischen einer absoluten Beschleunigung und einer relativen Beschleunigung. Die absolute Beschleunigung besteht darin, dass die Verkehrsmittel tatsächlich schneller werden. Als ich vor 20 Jahren zwischen Göttingen und Bremen gependelt bin, brauchte ich zweieinhalb Stunden. Heute fährt der schnellste Zug anderthalb Stunden. Das ist die absolute Geschwindigkeit. Aber wenn auf der Strecke die Durchsage „technische Störung“ kommt, denke ich nicht daran, dass es ja eigentlich so schnell geht. Das ist die relative Beschleunigung, das Gefühl, dass es schneller gehen sollte. Es ist eine Frage der Wahrnehmung. Ich will damit nicht ausschließen, dass wir in einem Raum leben, der zusammengeschnurrt ist, aber es gibt eine gefühlte Geschwindigkeit, und die empfindet jede Generation immer wieder ähnlich.

Cut 15: Atmo holpernde Räder, darüber:

Sprecherin:

Gerne wird die Erfindung des Rades als Geburtsstunde technisch beschleunigter Mobilität gesehen. Wann und wo es zuerst erfunden wurde, ist allerdings eine bis heute ungeklärte Frage. Der Historiker Kurt Möser geht davon aus, dass die Menschen das Rad, selbst wenn sie es schon kannten, längst nicht überall auch zum Einsatz gebracht haben.

Cut 16: Kurt Möser

Es gibt bestimmte Bedingungen, in denen das Rad nicht wirklich produktiv ist. Wenn Sie bergiges Gelände haben, dann ist es sinnvoller, dass getragen wird – entweder mit Menschen oder mit Tieren. Das war auch nicht nur bei den Inkas so, sondern auch in Europa. Das Rad funktioniert zum Beispiel nicht auf zu weichem Untergrund. Es setzt voraus, dass ein gefestigter Untergrund zur Verfügung steht, das funktioniert nicht in Sumpfgebieten, das funktioniert nicht in Wüsten. D.h. das Rad ist immer im Zusammenhang zu sehen mit dem Fahrweg.

Sprecherin:

Und Fahrwege verdienten über lange Zeit ihren Namen kaum. Bis auf wenige Ausnahmen waren es Erd- oder Schotterstraßen, die sich bei jedem Platzregen in eine matschige Rutschbahn verwandelten. Nur in der Römerzeit gab es gepflasterte Heerstraßen, die nach dem Zusammenbruch des Imperiums schnell wieder verfielen. Wer auf der Straße unterwegs war, musste jederzeit mit dem sprichwörtlichen Achs- und Beinbruch rechnen. Einen zuverlässig stabilen Fahrweg gab es erstmals im 19. Jahrhundert – und zwar nicht auf der Straße, sondern auf den neuen Gleisen.

Cut 17: Kurt Möser

Was die Zeitgenossen an der Eisenbahn stark bemerkten, war die extreme Glätte des Fahrwegs. Man hatte das Gefühl, wie ein Geschoss abgeschossen zu werden und die

Metapher des Fliegens wurde immer wieder angewendet gegenüber der sehr viel raueren Straße.

Sprecherin:

Erst im 20. Jahrhundert, als die Eisenbahnlinien bereits alle Kontinente durchzogen, wurde auch die Straßenoberfläche mit Teer, Bitumen oder Zement gebunden und in einen glatten Fahrweg verwandelt. Doch Eisenbahn fahren in gleichmäßig dahinziehenden Waggonen sorgte zunächst keineswegs für Euphorie. Im Gegenteil: Immer wieder wurde die Entfremdung von den Menschen und Landschaften entlang der Wegstrecke moniert.

Cut 18: Kurt Möser

Das Gefühl, dass die Eisenbahn eigentlich gar nicht zur Reise animiert, sondern dass es die Menschen wie Pakete verschickt, dass sie den Raum zwar erschließt, aber die Zeit vernichtet, man langweilt sich im Abteil, man muss lesen, man will gar nichts mit der Reise zu tun haben, sondern man versucht, sich auszuklinken aus der Reise und man wird transportiert, man hat keinen aktiven Zugang zum Transportmittel – das ist ne alte Klage und erstaunlicherweise ist die ja dann eingesetzt worden, um das Auto zu befördern.

Cut 19: Verkehr auf der Reichsautobahn, darüber:

Sprecher:

Unterwegs auf der deutschen Autobahn. Entgegen landläufiger Überzeugung ist sie keine Idee der Nationalsozialisten. Die Planung des Netzes vierspuriger Straßen war schon in den 20er-Jahren erfolgt. Und es war Konrad Adenauer, der 1932 als Bürgermeister von Köln den ersten Autobahnabschnitt für den Verkehr freigeben konnte. Die Streckenführung sollte ein besonders schönes Fahrerlebnis ermöglichen. Straßenbauingenieure hatten sich dafür mit Raumplanern zusammengetan. Das Ergebnis ließ die zeitgenössische Wochenschau jubeln.

Cut 20: Wochenschau 1938

Die neuen Straßen fügen sich harmonisch in die deutsche Landschaft ein, im Flachland und im Gebirge. Hier zum Beispiel hat man hoch am Abhang einen prachtvollen Baum durch eine Mauer abgestützt. Er ist ein Blickfang auf weite Entfernung. An anderer Stelle verbreiterte man sogar den Mittelstreifen, um dem wuchtig und breit ausladenden Baume seine Lebensmöglichkeit zu erhalten.

Sprecher:

Die Inhaber der wenigen zugelassenen Kraftfahrzeuge hatten die sauber betonierten Fahrbahnen für sich allein. Gut gefedert rollten sie im Schnellzugtempo dahin, behielten dabei aber die volle Kontrolle über ihre Fahrt.

Cut 21: Kurt Möser

Die Transformation vom passiven Reisen durch die Eisenbahn – man wird transportiert – zum aktiven Selberfahren, zum Fahren auch in kleinen Gruppen – man kann sich seine Reisegemeinschaften in der Regel selber aussuchen durch das Auto – das waren kulturelle Attraktionen, die mindestens genau so stark waren wie ökonomische Ursachen, vielleicht sogar noch stärker. Das Auto war von Anfang an mehr als ein Transportmittel. Es war ein Prestigeobjekt, es war ein Faszinosum, es war etwas, das man vorzeigen konnte, mit dem man auch dunklere Lüste ausleben konnte wie

Geschwindigkeit, wie Rasen usw. Wenn wir heute auf der Autobahn mit 130, 150 Stundenkilometern fahren, dann liegen wir im Geschwindigkeitsbereich, der beim Zehnfachen unserer Normalität liegt. Wir haben gelernt, mit diesen Geschwindigkeiten umzugehen, wir haben gelernt, nach hinten zu gucken und Rundumblick zu erwerben, und wir sind stolz auf diese Fähigkeiten. Das Auto ermöglicht einen Genuss, man fährt nicht mehr an der Landschaft vorbei, sondern man schaut und fährt in die Landschaft hinein und man kann eigentlich erst wieder vernünftig reisen, indem man dieses neue Transportmittel benutzt.

Cut 22: Bob Dylan: On the Road again, darüber:

Sprecher:

Die Autoreise verheißt Freiheit und Abenteuer – und das nicht nur für den Fahrer, sondern auch für Mitfahrer, bekannte wie unbekannte. Mit dem erhobenen Daumen am Straßenrand ist ab dem Ende der 60er-Jahre eine ganze Generation aus der Provinz ausgebrochen. Die Pädagogin Monika Kotte war dabei.

Cut 23: Monika Kotte

Ich bin viel getrampt, erst mal weil ich Lust hatte, andere Länder zu sehen. Ich war einfach abenteuerlustig und ich komme aus einem Dorf und wollte raus in die Welt (lacht). Das war für mich die Motivation. Gut: Viel Geld hatten wir auch nicht. Aber es ist auch so, dass beim Trampen man immer nicht weiß, auf was man stößt, diese Ungewissheit, neue Leute kennenzulernen. Es gab auch nicht immer ein Ziel, sondern vielleicht ne Richtung und ob man dann da genau hingekommen ist, das hat zum Teil nicht so ne große Rolle gespielt, dann sind wir eben woanders hingefahren und haben geguckt, was es dort gibt.

Sprecherin:

Im 19. Jahrhundert hatte die Eisenbahn den Verkehr enorm beschleunigt und demokratisiert. War eine hohe Reisegeschwindigkeit zuvor das Privileg weniger Reicher, wurde es in der Industriegesellschaft zum Massenphänomen. Und als sich im Wirtschaftsboom nach dem Zweiten Weltkrieg die Urlaubszeiten verlängerten, gewann die Flugreise ans Mittelmeer enorme Popularität.

Cut 24: Musik, darüber:

Sprecherin:

Doch weder im Flugzeug noch in der Eisenbahn ist die Freiheit wirklich grenzenlos. Die Beschleunigung hat einen Preis. Die Reisenden müssen sich in das enge Korsett der Fahr- und Flugpläne einfügen. Eine weltweit gültige Normalzeit gab es vor der Eisenbahn überhaupt nicht, jeder Ort hatte seine eigene Zeit. Erst die Notwendigkeiten eines koordinierten Zugnetzes erforderten die Vereinheitlichung. In Deutschland war es 1893 soweit. Erst seit diesem Zeitpunkt ist ganz Deutschland eine einheitliche Zeitzone.

Sprecher:

Das Auto und das Trampen versprachen einen Ausbruch aus dem Diktat der Uhr. Nicht ein Fahrplan, sondern die eigene Lust und Laune bestimmen über Fahrzeit und Richtung.

[Cut 22: Bob Dylan: On the road again; unter dem letzten Satz wieder einblenden, darüber:]

Cut 25: Monika Kotte

Ich hatte genügend Zeit; damals bin ich nicht für drei Wochen weggefahren, sondern drei Monate oder fünf Monate, also kam das auf drei Tage nicht an. Klar, man hat auch drei Tage irgendwo gestanden und wurde nicht mitgenommen, dann hat man sich halt in den nächsten Graben gelegt über die Nacht und hat am anderen Morgen versucht weiterzukommen. Heutzutage muss es schneller gehen: Wie komme ich am schnellsten von A nach B. Und hier stürzt man vom Himmel und ist da und hebt genauso schnell wieder ab. Also ich finde, die Urlaube sind zu kurz (lacht).

Sprecherin:

Nicht nur im Privaten hat sich die Reisedauer verkürzt und die Geschwindigkeit enorm erhöht. Auch im Beruf ist der Kurztermin per Flugzeug oder ICE zur Regel geworden. Das hat nicht nur für die Klimabilanz fatale Folgen. Geschäftsreisen kosten auch viel Geld und Zeit. Kein Wunder, dass schon lange nach Alternativen gesucht wird. Doch Bildtelefonie, Skype und Videokonferenzen konnten das persönliche Treffen bisher nicht wirklich ersetzen.

Sprecher:

Vielleicht könnte es so funktionieren:

Cut 26: Atmo Roboter:

Bonjour monsieur, ça va?

Bonour, ça va bien.

Je suis Benoit Pothier ...

Sprecher:

Der Kollege, den Benoit Pothier gerade so freundlich in seinem Büro in Paris begrüßt, sitzt viele Hundert Kilometer entfernt an einem Schreibtisch in Norddeutschland. Vor sich hat er Bildschirm mit Mikrofon und Webcam, Tastatur und Maus. Sein Gesicht und seine Stimme werden aufgenommen und per Internet an einen kleinen Roboter namens Jazz übertragen. Der wiegt acht Kilo, ist einen Meter hoch, rollt auf vier Rädern, hat einen Lasersensor, Lautsprecher und einen schwenkbaren Kopf mit Mikrofon, Kamera und Display. Auf diesem Display sieht Benoit Pothier jetzt das Gesicht seines deutschen Gesprächspartners in Nahaufnahme. Der wiederum sieht durch die Kameraaugen sein Gegenüber in Paris.

Cut 27: Benoit Pothier

Après la construction on fait des testes ...

Darüber:

Sprecher:

Das Bild ist recht scharf, die Tonqualität lässt noch zu wünschen übrig. Wir arbeiten dran, erklärt Pothier. Er hat den kleinen Roboter erfunden.

Cut 28: Atmo Roboter rumpelt durch den Flur, darüber:

Sprecher:

Ferngesteuert wird Jazz mit den vier Pfeiltasten der Tastatur oder direkt mit einem Mausklick auf das Bild, das die Kamera von seiner Umgebung aufnimmt und überträgt. Und schon setzt sich der kleine Geselle in Bewegung. Über den Flur rollt Jazz ins

Nachbarbüro. Dort arbeitet Julien Seret. Er ist beim Hersteller Gostai für den Vertrieb zuständig.

Cut 29: Julien Seret

It looks like a robot but it is a mobile telepresence device actually. So you can have the robot somewhere, like in a factory in the south of Europe and you are let's say located in North America. You could be production manager, checking what's going on in your factory somewhere else, you could be just touring the warehouse of your facilities. The best thing is: you can speak through the robot and people can hear you. The price is roughly 8.000 Euros for the telepresence version. It's really plug-and-play. You will receive it in your office, you just turn it on, it connects to the WiFi and you just turn on your computer and you connect the robot and you're ready to go. It saves you time and money on travels. So it's your mobile avatar in a distant place.

Darüber:

Übersetzer:

Er sieht aus wie ein Roboter, doch eigentlich ist es ein Telepräsenz-Gerät. Es kann irgendwo, zum Beispiel in einer Fabrik in Südeuropa, stehen und man selber ist gerade in Nordamerika. Als Produktionsmanager kann ich mich dann zum Beispiel in der weit entfernten Fabrik umsehen oder die Lagerhallen kontrollieren. Und das Beste ist: Man kann dabei durch den Roboter sprechen und die Leute hören einen. Der Preis liegt bei 8000 Euro für die Telepräsenz-Version. Die Bedienung ist wirklich plug-and-play. Man bekommt ihn ins Büro geliefert, schaltet ihn an und verbindet ihn mit dem Drahtlosnetz. Dann kann man sich über das Internet von jedem beliebigen Computer in den Roboter einloggen, und los geht's. Das spart einem Zeit und Geld für Reisen. Der Roboter ist dein mobiler Avatar an einem entfernten Ort.

Sprecher:

Zum Bestseller hat es das Telepräsenz-Gerät bisher allerdings nicht gebracht. Die meisten Käufer sind selber Entwickler oder Wissenschaftler und interessieren sich mehr für das technische Innenleben als für die praktische Nutzung des Roboters.

Cut 30: Benoit Pothier

Salve, salve ...
Roboter fährt weg.

Darüber

Sprecherin:

Offenbar gibt es eine starke Kraft, die die Menschen dazu treibt, selber auf Reisen zu gehen, anstatt sich dabei von einem Avatar vertreten zu lassen. Das gilt im Beruf ebenso wie in der Freizeit. Und auch das ist keineswegs ein neues Phänomen, meint der Kulturhistoriker Dieter Richter.

Cut 31: Dieter Richter

Das ist die individuelle, die persönliche Begegnung. Und das ist auch das, was das Reisen heute noch immer mit der Pilgerreise verbindet. Die Pilgerreise ist ja Reise zum magischen Objekt. Das heilige Objekt, es ist tausendfach reproduziert worden – kleine Statuen, Bildchen – trotzdem muss der Pilger zum Original. Und das ist das Verrückte. Und da lebt auch im Massentourismus die Pilgerreise weiter. Sie können sich alle Bilder

der Côte d'Azur oder von Ischia oder Mallorca, Sie haben alles auf dem Bildschirm, aber Sie wollen dennoch da hinfahren, so wie der Pilger zum heiligen Objekt fahren muss, auch wenn man ihm hundertfach kleine Bildchen mitgebracht und ihm gesagt hat: Diese Bildchen waren in Berührung mit dem heiligen Objekt, trotzdem ist es ein Unterschied; der Pilger, der Reisende ist immer auf der Suche nach dem Original. Er weiß vielleicht sogar, dass dieses Original nicht so ganz original ist. Auch der Heilige Rock in Trier: Man kann zu ihm pilgern auch wenn man weiß, dass er nicht der Heilige Rock so wie er ausgegeben wird, ist. Der Reisende ist immer noch auf der Suche nach der Begegnung mit dem Authentischen. Und alle medialen Bilder, alles, was er vor Augen hat, kann ihn nicht sättigen, kann ihn nicht stillen, er möchte das Original sehen, auch wenn er es nur kurz sieht, auch wenn er schnell dort ist, aber er kann davon erzählen und sagt: Ich war da.

Cut 32: Atmo virtueller Museumsbesuch, darüber:

Sprecherin:

Wer Troja, den Louvre oder die altägyptischen Pyramiden sehen will, kann das heute mit wenigen Mausklicks tun. Immer mehr Sehenswürdigkeiten werden digital erfasst und als virtuelle Welt auf den Computerbildschirm gezaubert. Couch-Potatoes nehmen das Angebot gerne wahr, die Zahl der Reisen und der Reisenden hat das aber keineswegs reduziert. Der Technikhistoriker Kurt Möser glaubt auch nicht, dass in Zukunft damit zu rechnen ist.

Cut 33: Kurt Möser

In den 20 Jahren, in denen ich mich mit Mobilität befasse, haben wir immer wieder die Prognose, dass virtuelle Mobilität reale Mobilität ablöst, dass man eher Informationen transportiert und nicht so sehr Menschen, dass es eher darauf ankommt, Mobilität wieder vernünftiger zu sehen, dass es Entschleunigungsprozesse geben müsse und Ähnliches. Das ist ne breite kulturelle Diskussion, die keine Entsprechung in der Realität findet. Wir haben einen weiteren Zuwachs an Fahrzeugen, wir haben einen weiteren Zuwachs an potenzieller Geschwindigkeitserhöhung, Leistungserhöhung von Fahrzeugen. Und ich sehe noch keinen Peak-Point, noch kein Peak-Mobility ähnlich zu Peak-Oil. Ich denke, es geht immer noch weiter mit Beschleunigungen.

Cut 32: Atmo virtueller Museumsbesuch, kurz hoch, dann ausblenden.

* * * * *