

Vorwort

Kapitel 1

It's the communication, stupid!

Zukunftskunst und „desirable futures“

Vom Klima reden, aber richtig

Exkurs Testfall Corona: Es gibt keine Klimaimpfung

Klimawissen trifft Steinzeitgehirn

Kapitel 2

Die Klimakrise ist da. Die Größe der Aufgabe

It's time to stop that wild fire!

Klimaschutz ist menschengemacht

Vier sehr unbequeme Wahrheiten und die Lösung: Kooperation

Kapitel 3

Die Fallen der Klimkommunikation

Falle 1 – Fachsprech

Verstehen Sie Klima?

COP – ist das eine Polizistenkonferenz?

Ist die Wissenschaft sicher? Was ist der Eipisipi?

Falle 2 – Facts&figures

Teil dir deine Klimagase ein

Die kommunikative Klimakatastrophe

Falle 3 – Der Weltuntergang ist nah

Drei positive Nachrichten entkräften eine negative

Greta is a game changer

Falle 4 – Alternative Fakten

Matter of fact – matter of concern

Exkurs: Lobby- und PR-Machine Öl-Industrie

Kapitel 4

Wer oder was bestimmt menschliches Verhalten?

Herdentier Mensch – Was alle sagen, muss wohl wahr sein.

Framing – Worte bestimmen unser Leben

Klimagemachter Menschenwandel – Modelle der Verhaltensänderung

Das Transtheoretische Modell

Das Rubikon-Modell

Die WOOP-Methode

Kapitel 5

Desirable Futures – Sprich mit einem Lächeln

Future 1 - Circular mobility 2030

Interview

Vokabular

Future 2 – Die Region als „Lebensmittelpunkt“

Die essbare Stadt
Interview
Vokabular

Planet health diet
Interview
Vokabular

Future 3 – Wärme ganz nah
Interview
Vokabular

Future 4 – Gemeinwohlstand
Interview
Vokabular

Kapitel 6 – Die neue Klimasprache

Kapitel 7 – Rules for sustainable communication

Die wissenschaftliche Rede
Die politische Rede
Das nachhaltige Design
Der desirable future workshop
Die desirable future Kampagne

Checkliste

10 Regeln für Call2action Kommunikation

Klimaschutz ist Menschenschutz

Michael Adler

Kapitel 1

It's the communication, stupid!

“Zukunftskunst“ oder „desirable futures“, die Menschen brauchen eine neue Erzählung zur Klimaerhitzung. Weg von den Katastrophen, der Problemfixierung, hin zu den Lösungen, den positiven Emotionen, die besondere Leistungen erst möglich machen. Und wir werden herausragende Leistungen brauchen, nicht nur in Wissenschaft und Technik, sondern auch in der Kommunikation der Veränderung. Expert:innen, die sich mit der Psyche, dem Verhalten von Menschen auskennen, werden ebenso dringend gebraucht, wie Politiker:innen und andere wichtige Bestimmer:innen des öffentlichen Diskurses. Die Menschen haben die Klimaerhitzung ausgelöst, sie allein sind in der Lage, den katastrophalen Pfad zu verlassen. Für „begehrte Zukünfte“, in denen wir selbst oder unsere Kinder und Enkel gerne leben wollen.

Sprechen wir von Menschenschutz, Erdschutz oder Weltschutz, nicht von Klimaschutz. Dann wird klarer, was es zu schützen gilt. Unseren Planeten, unsere Welt, in der wir als Menschheit gut leben könnten. Und es geht um uns als Menschen, die gut auf die durchschnittlich 14-15 Grad auf der Erde evolutionär eingestellt sind.

Wir sollten, um die Größe der Aufgabe deutlich zu machen von Klimaerhitzung reden, nicht von Klimawandel oder, noch schlimmer, weil so furchtbar angenehm, von Klimaerwärmung. Ich weiß, dass Katastrophenszenarien uns als Menschen eher hilflos machen. Dennoch muss ich an der ein oder anderen Stelle in diesem Buch, die Größe der Aufgabe deutlich machen. Es geht nicht um einen etwas milderen Winter, es geht auch nicht um Strandurlaub vor den Toren Berlins, mit ein paar eingewanderten Niederländern, es geht um das Überleben der Menschheit. Allen Leugnern zum Trotz, auch der von der Ölindustrie bezahlten, sickert die unbequeme Wahrheit langsam in den Mainstream des aufgeklärten Teils der Menschheit. Wir wissen es seit 50 Jahren und auch die Aufgabe ist seit Jahrzehnten definiert. Die beiden Ur-Dokumente aller Nachhaltigkeitsdiskurse sind der Bericht an den Club of Rome „Grenzen des Wachstums“ (Meadows/Meadows 1972) und der Brundtland-Bericht von 1987. Dessen zentrale Botschaft lautet: „Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung, die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen.“

Schneidewind, Uwe. Die Große Transformation: Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels (German Edition) (S.34). FISCHER E-Books. Kindle-Version.

Um das zu schaffen, reicht es nicht, wenn wir ein bisschen weniger Auto fahren oder nur einmal im Jahr nach Malle fliegen. Die ganze Menschheit sollte Ernst machen mit einem Lebensstil, der für unsere Kinder noch etwas übrig lässt vom guten Leben auf diesem einzigartigen blauen Planeten. Bei allem Ernst machen sollten wir aber den Spaß betonen.

Sonst werden wir die notwendigen Veränderungen nicht vornehmen. Wir sollten es wollen, es gut finden, auch in dieser Veränderung Spaß und Lebenslust spüren. Und dieses „Wir“ umfasst alle Sphären menschlichen Handelns. Mir ist bewusst, dass die Verantwortung für diese große Transformation einzelne Menschen überfordert, dass wir die Verhältnisse ändern müssen, um ein nachhaltiges Verhalten einfacher, bequemer, letztlich normaler zu machen. Eine französische Studie hat herausgefunden, dass nur 20 Prozent der für Frankreich notwendigen CO2 Reduktion durch individuelle Verhaltensänderungen geschafft werden können. 60 Prozent müssen systemisch in den Industrieprozessen, in der Klimakühlenden Steuerung von Subventionen, in den Mechanismen des globalen Marktes reduziert werden. Da unsere selbstgeschaffenen Probleme allerdings systemisch aus unserem Denken und Handeln erwachsen, sollten wir auch eine systemische Lösung finden. Und zumal in demokratischen Systemen werden dafür alle Menschen gebraucht, vor allem die, die Systeme formen und am Laufen halten. Politiker:innen, Wirtschaftslenker:innen, Journalist:innen, Lehrer:innen, Wissenschaftler:innen, Handwerker:innen, Künstler:innen, Religionsführer:innen, alle Bürger:innen, Kinder, Mittelalte und Alte, kurz, alle Menschen brauchen einen anderen Kompass als bisher. Alle Menschen müssen nicht nur umdenken, sondern auch umhandeln. Und, wenn sie das tun sollen, dann sollte dahinter eine verheißungsvolle Zukunft warten. Ein Ziel, das uns alle begeistert, für das es sich lohnt, seine ganze Kraft einzusetzen.

Zukunftskunst und „desirable futures“

Was der Nachhaltigkeitsbewegung fehlt, ist eine „moonlanding speech“, wie sie John F. Kennedy 1962 gehalten hat, als er dieses für die damalige Zeit unglaubliche, mutige und technisch sehr ambitionierte Projekt ausgerufen hat: Am Ende dieses Jahrzehnts werden Amerikaner auf dem Mond stehen. Man kann aus heutiger Sicht streiten, ob es all die Anstrengungen, Ausgaben und Risiken wert war, Menschen auf unseren relativ toten Erdtrabanten zu fliegen. Und das Ganze war natürlich gespeist aus der im Grundsatz fatalen Systemkonkurrenz mit der Sowjetunion. Aber was Kennedy 1962 gelang, und darum geht es kommunikativ, er versetzte Menschen in den USA aber auch rund um den Globus in eine Begeisterung für diese waghalsige Idee. Viele waren bereit ihr Bestes zu geben, um diese Herausforderung zu meistern. Und er verknüpfte die Begeisterung mit der Ansage, dass es schwierig werden würde und es grade deshalb so großartig sei, es zu tun.

„We choose to go to the moon in this decade and do the other things, not because they are easy, but because they are hard.“ Frei nach dem Motto: Einfach kann jeder, aber für diese besondere Aufgabe braucht es besondere Menschen, Intelligenz, Kooperation und Kraft.

Verglichen mit dem globalen Transformationsprozess zur Nachhaltigkeit war die Mondlandung ein Kinderspiel. Und dennoch brauchen wir ähnliche Mechanismen. Wir brauchen alle Köpfe und Hände dazu, es muss eine Ehre sein, an der wichtigsten Menschheitsaufgabe zu arbeiten. Wer an die Chance der Menschheit glaubt, das Ruder rumzureißen, unser ökonomisches, politisches und kulturelles System von ausbeuterisch auf nachhaltig zu drehen, der soll bitte seinen Beitrag leisten zu der großen Erzählung, die uns alle an unseren Stellen motiviert unser Bestes zu geben, für bessere Zukünfte.

Uwe Schneidewind formuliert in seinem Buch „Die große Transformation“ den schönen Begriff der „Zukunftskunst“. Er bezeichnet damit die gesamte Mobilisierung technologischer, ökonomischer, institutioneller und kultureller Dynamiken, die notwendig sind, um eine an der Nachhaltigkeit orientierte Zivilisation zu schaffen.

„Die zentrale Botschaft des Buches lautet: Auch wenn Technologien, Geschäftsmodelle und Politik wichtig sind – am Ende verändern Ideen und neue Wertvorstellungen die Welt. Jede große Transformation ist letztlich eine moralische Revolution. Erst in ihrem Windschatten verändern sich Politik, Wirtschaftssysteme, Technologien und Infrastrukturen. Und eines ist klar: Unser heutiges Wirtschaftssystem ist der in ökonomische Mechanismen und Institutionen gegossene Glaube an unbegrenztes materielles Wachstum. Die Beharrungskraft – auch die ideelle – der gegenwärtigen gesellschaftlichen und ökonomischen Rahmung, innerhalb der die natürlichen Grenzen außer Acht gelassen werden, muss daher eine zentrale Rolle spielen. Ohne eine offensive Debatte über einen ökonomischen »Great Mindshift« (Maja Göpel) und ohne eine Weiterentwicklung des heutigen Wirtschaftssystems werden sich die Umbrüche im 21. Jahrhundert nicht humanitär gestalten lassen. Das Buch scheut diese Diskussion nicht, weil sie für eine Zukunftskunst unerlässlich ist.“

Schneidewind, Uwe. Die Große Transformation: Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels (German Edition) (S.42-43). FISCHER E-Books. Kindle-Version.

Zukunftskunst ist ein guter Begriff, um das zu beschreiben, was wir brauchen. Allerdings, nichts für Ungut, Uwe Schneidewind, bleibt das Buch des Wissenschaftlers Schneidewind, ein wissenschaftliches. Es fehlt das in der Kommunikation so wichtige „Storytelling“, es gibt kaum Geschichten darin, die den „normalen Menschen“ verständlich beschreiben würden, was jetzt zu tun ist, oder besser sie in ihrem Alltagsleben direkt emotional ansprechen würden, das Notwendige zu tun.

Dennoch definiert „Zukunftskunst“ sehr gut, was ich mit dem vorliegenden Buch erreichen will. Eine neue Erzählung von Erfolg und Gewinn schaffen, eine gesellschaftliche Ordnung und Moral, die nicht die Selbstbereicherung des Einzelnen verklärt unter maximaler Nutzung natürlicher Ressourcen, die unternehmerischen Gewinn mit neuen KPIs (Key Performance Indicators) misst, die unsere Städte und Dörfer neu gestaltet, die unsere zwischenmenschlichen Beziehungen auf Empathie und Compassion und nicht auf Konkurrenz begründet.

Da ist Mathieu Baudin vielleicht schon näher dran. Baudin hat vor einigen Jahren das „Institute des futures souhaitables“ gegründet. Die englische Übersetzung gefällt mir noch besser: Institute for desirable futures. Auf deutsch bleiben wir leider bei schwächeren Begriffen wie „wünschenswert“ oder „angenehm“ hängen – Institut für wünschenswerte Zukünfte“. Hier fehlt leider das leicht obsessive von „desirable“. Gerne würde ich von „begehrten Zukünften“ sprechen, weil es das emotionale und offensiv wollende Moment betont. Baudin und sein kleines Team betreiben ein multidisziplinäres Bildungsinstitut, in dem die Lehrer:innen und Schüler:innen gemeinsam diese begehrten Zukünfte neu erfinden. Ein Board von 150 Expert:innen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Bildung, Technologie, Kunst, Kultur, Politik, Literatur, Architektur steht dem Institut zur Verfügung. Mit diesen Expert:innen bietet das IFs Trainings, Workshops, Konferenzen an, in denen die jeweils 25 Futuronaut:innen eines Kurses ausgebildet werden. Dies geschieht in neuen Lernformen, die bewusst die Kreation von neuem Denken fördern. Die „Neu-Erfinder:innen“ gehen mit ihrem umfassenden Wissen und ihrem flexiblen Denken zurück in ihre Institutionen, Unternehmen etc. und wirken dort in Richtung „desirable

futures“. Der Plural ist Baudin übrigens wichtig, weil die Zukunft nie nur eine Richtung kennt, es gibt immer viele Optionen, auch viele gute. Deshalb gibt es beim IFs nicht die eine Zukunft, sondern immer einen bunten Strauß an guten, wünschenswerten, begehrenswerten Wegen in eine bessere Zukunft.

Vom Klima reden, aber richtig

Die derzeitige Lage, der politische und gesellschaftliche Diskurs lässt sich so beschreiben.

Alle reden von Klimaschutz, aber fast alle reden falsch darüber.

Die Zeit ist reif für eine Kommunikationsstrategie zum großen Wandel, für kluge, motivierende und positive Stories.

Erstaunlicherweise fehlt ein solches Buch nach wie vor in der langen Liste der gerade auch aktuell erscheinenden Literatur zur Klimakrise. Der rhetorische Umgang mit der Klimaerhitzung im deutschen Wahlkampf 2021 zeigte, dass die alten Kommunikationsmuster noch hart am Wirken sind. Sobald irgendjemand konkret eine Verhaltensänderung vorschlägt, beispielsweise das Verbot von Kurzstreckenflügen in Deutschland, oder ein moderates Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen, rasten die alten Mechanismen ein, die in dem Falle die Grünen als Verbotspartei, Freiheitsberaubter oder Wohlstandszerstörer diffamieren. Selbst vergleichsweise kleine Werkzeuge der Mobilitätswende wurden in der politischen Empörungskultur des Bundestagswahlkampfes geschreddert. Es braucht also nicht nur ein neues wissenschaftliches Konzept, wie die große Nachhaltigkeitstransformation gelingen kann, es braucht auch ein sehr gutes Kommunikationskonzept.

Kommunikation wird oft unterschätzt, in der Debatte um eine komplette Neujustierung unseres Denkens, Fühlens und Handelns. Maja Göbel, Ökonomin und Zukunftsforscherin, hat die Idee des „Great mindshift“ eingeführt. Wie bitte soll der gelingen, ohne eine durchdachte Kommunikation, die ein neues Wording und eine offensive Begriffsbesetzung für die große nachhaltige Transformation beinhaltet?

It's the communication, stupid! Frei nach Bill Clintons allmorgendlichem: It's the economy, stupid! – mit dem er schließlich die US-Wahl gewann.

Ich will ein Konzept, einen Frame von gelingender Klimakommunikation entwickeln. Das Ziel ist es, die Bedeutung und die Wirksamkeit von Kommunikation für das Gelingen der großen Transformation zu einer nachhaltigen Lebens- und Wirtschaftsweise zu verdeutlichen. Der schlichte Appell, wir bräuchten, nachdem wir jetzt ja alles wüssten zum Klimawandel, einfach mal massenhafte Verhaltensänderungen, läuft zwangsläufig ins Leere, wenn mich die Botschaft nicht erreicht.

Bisher sind die Werkzeuge der Kommunikationsbranche zum weit überwiegenden Teil dafür eingesetzt worden, unseren Konsum weiter zu pushen, uns einzureden, dass wir dies noch brauchen, und dort unbedingt gewesen sein müssten, und dass Wohlstand und Glück direkt mit Jahresgehalt, Größe unseres Autos und geringer Steuerlast korrespondieren.

Es ist hohe Zeit neu zu denken, neu zu sprechen, neu zu fühlen. Denn nur wenn wir eine emotional anschlussfähige Geschichte von der neuen Welt, die uns klimaneutral leben lässt, erzählen, wird diese denkbar. Nur dann können wir uns vorstellen, wie wir neu handeln sollen. Nur dann können wir uns vorstellen, wie wir gut neu leben können.

Exkurs Testfall Corona: Es gibt keine Klimaimpfung.

Die Corona-Krise ist der Testfall. Und damit will ich keineswegs zynisch über die vielen Opfer und das ungeheure Leid hinweggehen, das die Pandemie über das globale Dorf gebracht hat. Aber, wir können hoffen, dass die Bedrohung durch vergleichsweise einfache Lösungen innerhalb weniger Jahre beendet werden kann. Wenn Politik und Gesellschaft in der Covid19-Pandemie Maßnahmen ergreifen, zeigen sich Erfolg oder Misserfolg innerhalb von 2-3 Wochen. Dennoch, die Krise kam disruptiv über die Welt und sie wirkt global. Corona zeigt, wie eng unser Heimatplanet geworden ist. Das gleiche gilt für die Klimakrise: Es geht uns eben sehr wohl etwas an, wenn in Brasilien der Amazonas brennt und in der Arktis das Eis schmilzt. Die weltweiten Abhängigkeiten hat Corona hart deutlich gemacht. Fast könnte man denken, eine höhere Macht hätte uns diese Probe-Krise geschickt, um uns unsere Verletzlichkeit und die Notwendigkeit zur globalen Kooperation deutlich zu machen. Die Klimakrise ist der Ernstfall. Wir üben mit Corona für die viel umfassendere Klimakrise oder, um gleich die ganze notwendige Transformation anzugehen, für das Halten der planetaren Grenzen (siehe Rockström). Für das Überleben der Menschheit sind mutige und weitreichende politische Beschlüsse und gesellschaftliche Veränderungen notwendig. Im Unterschied zu Corona geht es hier nicht um kurzfristig wirksame Notfallmaßnahmen. Es gibt keine Klimaimpfung.

Es geht bei der Klimakrise um aktuelle Handlungen, deren Wirkungen erst in 10, 20 oder 100 Jahren eintreten. Wir brauchen einen sehr grundlegenden Wandel unseres Alltags für sehr lange Zeiträume, für immer. Wir brauchen ein „new normal“.

In der Corona-Krise sehen wir die Bedrohung genauso wenig, wie in der Klimakrise. Der Unterschied: Bei Corona sehen wir die Effekte schneller. Die Leichentransporte durch Bergamo, die verzweifelten Ärzt:innen und Pfleger:innen auf den Intensivstationen bebildern das Risiko. Aber Lockdown und Ausgangssperre führen auch innerhalb weniger Wochen zu einer Entspannung der Lage. Und schon das ist schwer zu ertragen. Angesichts akuter Lebensgefahr erdulden wir dennoch eine kurzfristige Änderung unserer Lebensweise.

Klimawissen trifft Steinzeitgehirn

Wir wissen alles und tun nichts. So lässt sich das Dilemma der Menschheit im Umgang mit der Klimakrise einfach zusammenfassen. Dabei ist das Nichtstun nicht böswillige, bewusste Ignoranz. Ok, das ist es bei manchen narzisstischen Führungspersönlichkeiten auch, aber im Grundsatz entspringt die abwartende Haltung unseren evolutionär erworbenen Verhaltensmustern. Das kollektive Wissen der Weltgemeinschaft in Sachen Klimakrise, gebündelt in den immer weiter optimierten IPCC Berichten, trifft auf unser Steinzeitgehirn (Maren Urner), das uns wahlweise in Bequemlichkeit verharren oder in Angst erstarren lässt.

Wie also lässt sich unser enormes kognitives Wissen in präventives Handeln übersetzen? Dazu müssen mal der riesenhafte innere Schweinehund verbannt, mal der neuronal ausgetretene Pfad der Routine verlassen, oder die zum Glaubenssatz verdichtete Ideologie des unentwegten Wachstums überwunden werden. Jedes für sich genommen eine gigantische psychologische/soziologische und damit auch kommunikative Neuausrichtung des Individuums. Gleichzeitig braucht der änderungswillige Mensch auch Verhältnisse, in denen die neuen Verhaltensweisen bequem möglich sind.

Interessanterweise spielen Psychologie, Soziologie, Verhaltens- und Kommunikationswissenschaften in der Klimakrise bisher kaum eine Rolle. Klimawissenschaft ist Naturwissenschaft. Soweit so richtig. Aber, wenn es darum geht, die Verursacher der

Ausbeutung unseres Lebensraums zu erreichen, sind das die falschen Disziplinen. Die Klimaerhitzung ist Menschenwerk und daher liegt die Lösung auch in der menschlichen Natur, bzw. deren auf Konsum programmierten Verhalten. Wenn wir Einvernehmen hergestellt haben, dass die Erhitzung unseres Planeten stattfindet, und das haben wir, dann brauchen wir die Physik, Biologie und Chemie weiterhin als angewandte Wissenschaft, die uns erklärt, wie die Erhitzung zustande kommt und welche Effekte daraus mit hoher naturgesetzlicher Wahrscheinlichkeit resultieren. Und wir werden alle Naturwissenschaften dringend brauchen, um Verfahren und Techniken zu entwickeln, die uns in einer nachhaltigen Welt mit allem Notwendigen versorgen. Also nicht mehr zur Diagnose des Schreckens als vielmehr als Erbauer der Lösungen. Die Ursache der existenzbedrohenden Krise der Biosphäre unseres blauen Planeten aber sind wir, die Menschen. Also sollten wir auch die Lösung bei uns, beim Menschen suchen. Bei unserem Verstand, aber eben auch bei unseren Gefühlen und Affekten.

Warum also noch ein Buch über die Klimakrise?

Weil die bisherigen nicht erfolgreich waren. Die Klimaerhitzung nimmt zu, weil die globalen Treibhausgasemissionen durch den Menschen zunehmen. Die physikalischen Gesetze gelten einfach weiter, trotz inzwischen 26 Klimagipfeln.

Kommunikationsexpert:innen beschäftigen sich mit dem Klimathema bisher nur am Rande. Das genau ist die Lücke, die ich hier schließen will. Ich will das, was wir dank Nobelpreisträgern wie Daniel Kahnemann und Richard Thaler über Entscheidungsprozesse und Nudging wissen, was Elisabeth Wehling über Framing erforscht hat, und Maren Urner über unser Steinzeithirn weiß, nutzbar machen für die Bekämpfung der Klimaerhitzung. Und, ich will mein weltweites Netzwerk aus Kommunikationsexpert:innen aus unserem europäischen Agenturnetzwerk „Do not smile“ www.donotsmile.com und unserem lateinamerikanischen Netzwerk „ati. Agencias de triple impacto“ <https://agenciasdetripleimpacto.org>

befragen nach ihren praktischen Erfahrungen, wie sich über Werbung und PR-Maßnahmen menschliches Verhalten nachhaltig beeinflussen lässt. Alles, für Antworten auf die eine Frage:

Wie kommen wir bei der Erderhitzung vom Wissen zum Handeln?

Meine These: Indem wir die Menschen „wollen“ machen.

Wenn Sie dieses Buch gelesen haben, werden Sie vielleicht auch einiges mehr über die Klimakrise „wissen“. Aber Sie werden hoffentlich alles tun „wollen“, um die „desirable futures“ möglich zu machen.

Teil 2

Desirable futures – Sprich mit einem Lächeln

Die Engländer können es besser als wir Deutschen: Sie beginnen einen Fachvortrag, eine Keynote, eine erste Wortmeldung in einer Diskussion oder eine kleine Tischrede zum Geburtstag immer mit einer lustigen Anekdote. Sie schaffen es oft, ihr Publikum in eine gute Stimmung zu versetzen, von Anfang an. Und das faszinierende ist, wenn dieser Ton erstmal gesetzt ist, dann trägt er auch. Danach kannst du auch trockene Fakten vortragen, sie fallen auch nach zehn Minuten immer noch auf fruchtbarerem Boden, als wenn Du gleich mit dem Weltuntergang gestartet bist. Humor ist ein legales Dopingmittel, das uns weit tragen kann. Wenn wir in guter Stimmung sind, sind wir kreativer, sehen mehr Optionen, sind open-minded, wir können mit Bedrohungen besser umgehen und wir verhandeln besser. Es reicht ein lustiger Film zum Einstieg, Schokolade auf dem Tisch oder ein guter Duft im Raum. Wut, Ärger oder Angst machen uns enger, verringern unsere Fähigkeiten breit zu denken. Sie können aber in bestimmten Situationen helfen, auf einen bestimmten Punkt zu fokussieren. Grundsätzlich lösen aber negative Stimmungen eher Vermeidung oder Flucht aus. Evolutionär nennt man diese Alarmstimmung „fight or flight“, weil sie in der genetisch gespeicherten Angst vor Fressfeinden gründet. Wenn die Bedrohung aber abstrakt ist, stellt die Frage des Kampfes genauso abstrakt: Wogegen? Womit? Ich? Daher dominiert in unserer Zeit die zweite Reaktion auf Alarm: „flight“. Wenn Menschen sich schuldig oder verletzlich fühlen, machen sie geistig eher zu, um sich vor weiteren Verletzungen zu schützen.

Unser Gefühl von Zugehörigkeit, Wertschätzung und Sicherheit wirkt sich auch auf unsere Kooperationsfähigkeit und die Qualität unseres gemeinsamen Handelns aus.

Denke vom Ziel, von der desirable future her.

Aus diesem Grund möchte ich mit Ihnen in diesem zweiten Teil des Buches positive Geschichten von gelingenden Zukünften teilen. Wir wollen uns die Welt vorstellen, wie sie angenehm und stimmig sein wird, in zehn oder 20 Jahren. Wir wenden in workshops, Konferenzen oder auch in kleinen Projektmeetings oft eine Methode an, die „backcasting“ genannt wird. Diese Methode zeichnet aus, dass sie mit einem möglichst konkreten Zukunftsbild beginnt. „Beschreiben Sie die Mobilität in ihrer Stadt im Jahr 2030, wenn die Mobilitätswende gelungen sein wird“ könnte eine solche Startfrage sein. Es gibt keine Limits. Geld, Personal, Wille sind in ausreichendem Umfang vorhanden. Sie können aus dem Vollen schöpfen. Erstaunlicherweise funktioniert diese Methode auch bei uns nicht so ganz visionären Deutschen immer wieder sehr gut. Fast bekomme ich hier den Eindruck, die Teilnehmer:innen genießen es, mal so richtig spinnen zu dürfen. Wenn die Vision steht, bewegen wir uns in sinnvollen Zeitschritten zurück zur Gegenwart. „Wenn dieser Traumzustand in 2030 erreicht sein soll, was muss dazu 2025 passieren, 2023 und womit müssen Sie morgen anfangen“, so geht die Methode weiter. Der Kniff ist, man formuliert erst die Lösung und betrachtet dann die Hindernisse und Probleme auf dem Weg dorthin. Durch die positive Vision am Anfang hat die Gruppe allerdings einen Kompass, eine motivierende, verheißungsvolle Zukunft, die sie anfangs gemeinsam formuliert hat. Das setzt Kräfte frei, die helfen, die Hindernisse aus dem Weg zu räumen.

Mit diesem Methodenansatz will ich Ihnen Geschichten erzählen über unsere Mobilität der Zukunft, unsere Energiegewinnung, unsere Ernährung und Landwirtschaft und über unsere Art wirtschaftlich zu denken. Sind Sie bereit für eine Zukunftsreise? Dann mal los!

Circular mobility 2030

Es ging dann doch alles schneller, als man 2022 befürchten musste, als in einer Ampelregierung ausgerechnet die FDP das Verkehrsministerium übernahm. Gerade die FDP war ja immer eine Partei, die Stimmungen im Volk aufnahm und für sich nutzte. 2022 bestimmte der furchtbare Ukrainekrieg die Politik. Der russische Präsident Vladimir Putin ließ seine Armee das Land verwüsten. Viele Tausend Männer, Frauen und Kinder starben. Die internationalen Sanktionen gegen Russland trafen sowohl die Wirtschaft als auch die Bevölkerung hart. Dieser Krieg stellte viele Glaubenssätze auf den Kopf und veränderte die mentale Landkarte in Europa und der ganzen Welt.

In Deutschland wurde die Abhängigkeit von Öl- und Gaslieferungen aus Russland offensichtlich. Während Bundeskanzler Olaf Scholz noch Anfang Februar die Gas-Pipeline Nordstream 2 verteidigte, vollzog er angesichts des brutal geführten Krieges von Putin gegen die Zivilbevölkerung der Ukraine einen Paradigmenwechsel. Zunächst schien dies nur für die Verteidigungspolitik, die Aufrüstung der Bundeswehr und die Öffnung für Waffenlieferungen an die Ukraine zu gelten. Aber die durch die Decke schießenden Energiepreise zogen andere fundamentale Politikwechsel nach sich. Finanzminister Christian Lindner nannte die „Erneuerbaren Energien“ plötzlich „Freiheitsenergien“. Wirtschaftsminister Habeck erklärte Energie aus Sonne, Wind und Erde quasi zum Allgemeingut. „Diese Energien gehören allen, da kann keiner sagen, das ist alles meins.“ Der Wind wehe schließlich überall und die Sonne scheint auch auf der ganzen Erde. Die umfassende Modernisierung der deutschen Wirtschaft und Politik war eine direkte Folge des Krieges. Was alle Informationskampagnen und Appelle nicht geschafft hatten, schaffte der Frame: Frieden und Freiheit durch nachhaltige Innovation. Klimagerechte Mobilität war plötzlich ein Gewinnerthema in der Mitte, und das erkannte auch Volker Wissing, der für die FDP das Ressort führte. Der Druck in den Städten erhöhte sich deutlich. Weniger Autos, mehr Fahrräder und ein Quantensprung beim ÖPNV war die Konsequenz. Radeln gegen Putin, Bus und Bahn im 5 Minuten-Takt statt 3 Euro pro Liter Sprit, Windräder statt Nordstream 2 und Wärmepumpen und lokale Wärmenetze statt Gazprom Gas bildeten die Frames für eine Energierevolution. Robert Habeck und Christian Lindner gaben dabei den Takt vor. „Mehr Fortschritt wagen“ wurde endlich verwirklicht, weil deutlich wurde, dass das eigentliche Wagnis im „Weiter so“ der Abhängigkeiten von Autokraten lag.

Ein Bundesprogramm mit dem pathetischen Titel „Mobilität für Zukunft und Freiheit“ wurde aufgelegt. Dotiert mit 20 Milliarden Euro pro Jahr.

Mobilstationen wurden massenhaft gefördert und flächendeckend über Städte und Landkreise verteilt. Alle Wege und die ganze Mobilität passte in eine App. An jeder Ecke standen kleine E-Autos, Fahrräder, mit und ohne E-Motor, Lastenräder und das ganze war gut verbunden mit Bus und Bahn. Dieses neue und sichtbare Angebot machte schlicht sehr viele privat besessene Autos überflüssig. Die Steuersubventionen für Dienstwagen wurde umgebaut in ein Mobilitätsbudget, das die Unternehmen ihren Mitarbeiter:innen zur Verfügung stellen konnten, für die neuen „All-mobility-Apps“, mit denen man alle Verkehrsmittel an Mobilstationen Best-price buchen konnte. Auf dem Land wurde Pedelec-taugliche Fahrradnetze geschaffen, verknüpft mit einem verdichteten Busnetz, das in den sehr dünn besiedelten Regionen mit autonom fahrenden Minibussen betrieben wurde.

Als die Grünen 2025 nicht nur das Kanzleramt, sondern auch das Mobilitätsministerium, wie es folgerichtig dann genannt wurde, übernahmen, waren die Weichen schon gestellt und die Mobilitätswende nahm noch mehr an Fahrt auf.

Beleuchtete Bushalte, 10km/h und Spielplätze auf den Kreuzungen

Das alles muss man vorausschicken, um die Situation zu verstehen in der Lisa Bauer im März 2030 in der Bonner Altstadt vor ihre Tür tritt. Nach dem Vorbild Barcelonas war die gesamte Bonner Innenstadt von parkenden und weitgehend auch von fahrenden Autos befreit. Förderprogramme für emissionsfreie Innenstädte hatten diese Entwicklung in den frühen 20er Jahren begonnen. Jetzt fand Lisa alle Verkehrsmittel, die sie brauchte, vor der Haustür. Allein die Altstadt war mit 10 mittleren Stationen des Dienstleisters „Bonn-Mobil“ bestens versorgt. Hier konnte Lisa Pedelecs leihen, autonome kleine E-Fahrzeuge parkten hier, nachdem sie ihre Fahrgäste vor der Haustür abgeliefert hatten. Rund um die Altstadt war ein dichtes Netz an Haltestellen der hochmodernen Tram gelegt worden. Sie fuhr im Fünf-Minuten-Takt. In Vierteln, in denen keine Schienen verlegt waren, sparte man zugunsten der Beschleunigung des Ausbaus diesen Umweg. Hier fuhr die autonome Gummi-Tram, wie die Kleinbusse genannt wurden, die hier auf Linien jeden Winkel der Stadt erschlossen. Die Bus-Linien waren fast so gut erkennbar wie die Tramlinien. Das war mit einem klaren und konsequenten CD/CI gelungen: Die Busse waren im gleichen hellgrün lackiert wie die Haltestellen. Diese hatten eine ganz andere Qualität als die schlichten Schilder, die bisher auf einen Bushalt hingewiesen hatten. Hier stand man wirklich wind- und wettergeschützt, die Sitzgelegenheiten waren aus Holz und komfortabel. Solarzellen mit Speicher lieferten die Energie für eine gute Beleuchtung und für Ladevorrichtungen. Teilweise waren die Dächer mit Insektenweiden begrünt. Die Kreuzungen in allen Wohnvierteln waren mit Spielplätzen und bequemen und teilweise überdachten Begegnungsräumen bebaut worden. Die schon wegen ihrer Kirschblüte weltweit bekannte Altstadt wurde noch grüner, leiser, menschenfreundlicher als vorher. Die Geschwindigkeit für alle Verkehrsmittel, die temporär überhaupt sich in diesem Raum bewegten, war auf 10 km/h begrenzt. Lisa war 1998 geboren und vor zwei Jahren in die Altstadt gezogen. Sie leiht sich ein Pedelec mit Ihrer Bonn-mobil App. Alles schnell und einfach. Man kann privat oder berufliche Nutzung anwählen und der Schweizer Dienstleister Fairtiq garantiert Bestpreis Abrechnung. Kein Mensch muss sich mehr mit unverständlichem Tarifsdschungel beschäftigen, den eh nur Tarifexpert:innen der ÖV-Betriebe je verstanden hatten. Lisa rollt mit Rückenwind runter an den Rhein. Hier war schon in den Anfangszwanzigern das gesamte Ufer bis zur Beethovenhalle vom Autoverkehr befreit worden. „Autofrei“ - ein Begriff, den man schon 2030 mit einem Lächeln quittierte. Autos spielen einfach kaum noch eine Rolle. 10 Prozent macht der private Autoverkehr noch aus. Im ganzen Stadtgebiet gilt Tempo 30, auch für den öffentlichen Verkehr. Man trifft sich wieder auf den Stadt- und Dorfplätzen, die eben keine Parkplätze mehr sind. Lisa startet durch nach Bonn Oberkassel auf einem sehr komfortablen Radschnellweg, der teilweise über die parallel zum Rhein verlaufende Bundesstraße geführt ist. So haben Fußgänger:innen, Jogger, Skater mehr Platz am engen Rheinufer und Konflikte werden vermieden. Die Radnetze wurden perfekt ausgebaut. Sie sind teilweise überdacht und mit bewegungsempfindlicher LED-Beleuchtung ausgestattet. Es gibt keine Lücken mehr im System, durch die man sich in den 10er Jahren noch oft mit gefährlichen Manövern durchwurschteln musste.

20 Mobilstationen in Bonn-Oberkassel

Auch Oberkassel ist mit insgesamt 20 Mobilstationen erschlossen. Die Königswinterer Straße, die sie hier liebevoll KöWi nennen, ist zur Allee mutiert und hat weitere Geschäfte des täglichen Bedarfs, aber auch Cafes und Restaurants angezogen. Lisa ist Lehrerin in der örtlichen Grundschule.

Das schmucklose und energetisch unsanierbare 70er Jahre Gebäude der Schule war 2025 abgerissen und in einem halben Jahr durch ein energiepositives Gebäude in Holzbauweise ersetzt worden. Eine Erd- und Flusswärmepumpe auf dem Schulgelände speiste kombiniert mit Solarthermie und einem Blockheizkraftwerk ein Nahwärmenetz mit dem das ganze Viertel mit Wärme und Strom versorgt werden konnte. Lisa liebt die lichtdurchfluteten Räume und das angenehme Raumklima, das an ihrer Schule herrscht. Alle Kinder kommen zu Fuß oder mit Rollern und Fahrrädern. Der Schulweg ist einfach komplett sicher für Kinder. Die Hauptverkehrsstraße, die Köwi, ist in ihrem zentralen Bereich auf 10 km/h geschwindigkeitsbegrenzt und die digital vernetzten Fahrzeuge halten dieses Tempo eh automatisch ein. Alle verfügen außerdem über einen digitalen Bremsassistenten. Am Nachmittag hat es begonnen zu regnen. Lisa nimmt an der Mobilstation Schule die kleine Gummitram zur Haltestelle Mitte, steigt nahtlos um, in die neue City-Tram, alles mit Check-in am Start und Check-out am Ziel über die App. Dieses einfache System funktioniert bundesweit gleich, ja sogar fast europaweit. Die City-Tram in die Viertel am Rand der Stadt fährt lediglich im 10 Minuten-Takt, aber das extrem zuverlässig, weil es keine Behinderung durch den Autoverkehr mehr gibt. An der Haltestelle Kölnstraße angekommen freut sich Lisa an den rosafarbenen Wolken der Kirschblüten und sie freut sich auf die anstehenden Osterferien. Mit ihrem Freund Niklas hat Sie den Nachtzug nach Barcelona gebucht. Reisen funktioniert in Europa super mit einem vernetzten internationalen Eurail Bahnsystem, mit schnellen Tagverbindungen und komfortablen Nachtzügen, die Paris mit Berlin, Kopenhagen mit Mailand, Amsterdam mit Wien und Köln mit Barcelona verbinden. Die Nahverkehrzüge sind optimal vertaktet mit den Fernzügen. Der Schnelligkeitwahn vom Anfang des Jahrhunderts wurde aus energetischen Gründen reduziert. Fernzüge fahren im Mittel mit 200 km/h, man spart sich allerdings Wartezeiten beim Umsteigen, was die Reisekette insgesamt gleich schnell bleiben läßt. Wie in der Schweiz ist der öffentliche Verkehr zuverlässig auch in ländlichen Gebieten im Halbstundentakt unterwegs. Kleine autonome Elektrobusse fahren auf den letzten Meilen. Der Schienenverkehr wurde ausgebaut bis in alle ländlichen Mittel- und Unterzentren.

Mit Tapas-Menue über Nacht nach Barcelona

Zum Nachtzug nach Köln fahren Lisa und Niklas mit einem der kleinen E-Autos. Die Batterietechnik funktioniert mit Lithium das aus Meerwasser gewonnen wird. Keine Schwermetall- oder Lithiumförderung in Bolivien, Zentralafrika oder China ist mehr nötig. Die Autobahnen sind keine Rennpisten mehr, überall gilt Tempo 100 und die E-Autos laufen eh auf ihrer autonomen Spur. Alles ist deutlich leiser, unaufgeregter und sehr viel sicherer als früher. An den großen Bahnhöfen sind die Parkhäuser zu zentralen Mobilstationen mit mehreren hundert Stellplätzen umgebaut worden. Gut zur Hälfte sind sie überflüssig geworden und entsprechend abgerissen. Stadtästhetisch kein Verlust.

Im Nachtzug hat Lisa das katalanische Tapas-Menue reserviert, so können sie sich schon am Abend auf ihr Reiseziel einstimmen. In Barcelona buchen Lisa und Niklas mit der gleichen App wie zuhause ihre ganze Mobilität. Im Rahmen des Green New Deals der Europäischen Union war die gesamte Mobilität harmonisiert worden. Einzig Großbritannien hatte auf dem Erhalt seines eigenen Systems bestanden. Brexetiers eben.

Die Unsummen an Geld, die bisher für die Auto-Infrastruktur, den Import von Öl und die negativen Folgen des Autoverkehrs, aufgrund von Klimaerhitzung, Luftschadstoffen, Lärm und Unfällen ausgegeben werden mussten, stehen jetzt für die gewaltigen Umbaumaßnahmen und die Gestaltung der öffentlichen Räume zur Verfügung. Die Straßenräume wurden komplett umgebaut. Von der Häuserwand her gedacht: Zuerst die Menschen, die zu Fuß gehen, dann Radverkehr mit Raum für Lastenräder und überdachte Elektromodelle, dann öffentlicher Verkehr und, wo dann noch Platz blieb, für eine verbleibende Spur „Auto“verkehr.

So wurde eine Circular Mobility verwirklicht die auf der Formel „Dreimal null“ beruht: Null CO₂, null Luftschadstoffe und Lärm, null Tote und Verletzte.

Lisa und Niklas verbringen eine wunderbare Woche in Barcelona, wo die Mobilitätswende schon ab 2015 gestartet war. Aber Deutschland hatte schnell aufgeholt. Die von der Ampelregierung 2022 beschlossenen Beschleunigungsverfahren von Bauprozessen haben hier segensreich gewirkt. Und die Digitalisierung auch von Bürger:innenbeteiligung ließ das sogar ohne Demokratiedefizite zu. Wo ein politischer Wille ist, ist auch ein Weg.

Unbearbeitete Fassung