

5a Times Post: Autos und Gesellschaft

Unter dem neuen Regime sind die bestehenden Städte Ökotohias in einem gewissen Maß in sogenannte ›Nachbarschaften‹ oder Gemeinden aufgefächert worden, die jedoch noch keineswegs völlig dem Idealbild entsprechen, das man innerhalb des ökotopianischen Lebensmodells langfristig anstrebt.

Ich hatte soeben Gelegenheit, eine der eigenartigen neuen Kleinstädte zu besuchen, die überall im Entstehen begriffen sind und auf extreme Weise die Vorstellung dieser dezentralisierten Gesellschaft von einer Stadt verwirklichen. Sie heißt Alviso und war einst ein verschlafenes Nest am südlichen Ende der San Francisco Bay. Man erreicht sie mit der Stadtbahn und steigt im Untergeschoß eines großen Gebäudekomplexes aus. Zentrum der Anlage ist, wie sich herausstellte, nicht etwa das Rathaus oder der Gerichtshof, sondern eine Fabrik.

Sie stellt elektrische Zugmaschinen her – man kann sie kaum in unserem Sinne als Autos oder Lastwagen bezeichnen –, die für den Transport von Menschen und Frachtgütern in Stadt und Land benutzt werden. (Bald nach der Unabhängigkeit wurde privater Fahrzeugbesitz innerhalb 'autofreier' Zonen verboten. Diese Zonen erstreckten sich anfangs nur auf die Innenstädte, wo Umweltverschmutzung und Überbevölkerung die bedenklichsten Ausmaße angenommen hatten. Als das Kleinbusnetz ausgebaut wurde, erweiterte man dann die Zonen, die heute alle dichtbesiedelten Stadtgebiete umfassen.)

Rund um die Fabrik, wo bei uns ein riesiger Parkplatz angelegt wäre, stehen in Alviso in dichtgedrängter Gruppe Gebäude und dazwischen überall Bäume. Es gibt dort Restaurants, eine Bücherei, Bäckereien, einen 'Grundbedarfsladen' für Lebensmittel und Kleidung, kleine Geschäfte, ja sogar Fabriken und Betriebe – im bunten Wechsel mit Wohnhäusern, die im allgemeinen nur drei bis vier Stockwerke hoch sind und einen Innenhof umschließen, wie man ihn in dieser Art aus dem alten Paris kennt.

Die Gebäude bestehen fast vollständig aus Holz, das im Zuge des Aufforstungs-programms zum vorherrschenden Baumaterial in Ökotopia geworden ist, und wirken zwar altmodisch, haben aber hübsche kleine Balkons, Dachgärten und Veranden, die oft mit Pflanzen oder sogar kleinen Bäumen bestanden sind. Die Wohnungen selbst sind nach unseren Maßstäben sehr groß – den Wohngemeinschaften, für die sie gedacht sind, stehen zehn bis fünfzehn Räume zur Verfügung.

Die Straßen von Alviso tragen Namen, keine Nummern, und sind fast ebenso schmal und gewunden wie in mittelalterlichen Städten – nicht leicht für einen Fremden, sich hier zurechtzufinden. Sie sind kaum breit genug für zwei Autos nebeneinander – aber natürlich gibt es keine Autos, so daß dieses Problem entfällt. Neben Fußgängern und Radfahrern schlängelt sich höchstens dann und wann einmal ein Lieferwagen hier entlang, der ein Möbelstück oder einen anderen größeren Gegenstand befördert; ihre Lebensmitteleinkäufe jedoch transportieren die Ökotopianer in Netzen oder großen Fahrradtaschen nach Hause. Die Waren für die Geschäfte werden, wie die meisten Frachtgüter, in Containern angeliefert, die

weitaus kleiner als unsere Frachtcontainer und in ihrer Größe auf die ökotopianischen Lieferwagen und elektrischen Lastwagen abgestimmt sind.

(...)

Meine Führer auf dieser ›Expedition‹ waren zwei junge Studenten, die gerade ein Lehrjahr in der Fabrik hinter sich haben. Sie sprudeln über vor Informationen und Beobachtungen. Anscheinend lebt die gesamte Bevölkerung von Alviso, etwa 9000 Menschen, innerhalb eines Kilometerradius um den Transitbahnhof. Aber selbst bei dieser hohen Bevölkerungsdichte bleibt noch genügend Raum für eine große Anzahl parkähnlicher Plätze; manchmal bloße Verbreiterungen der Straße, manchmal ganze Gartenanlagen. Und überall Bäume – man findet kaum ein größeres Stück Straßenpflaster, das offen in der Sonne liegt.

(...)

Wir unternahmen einen Rundgang durch die Fabrik, die einen verwirrenden Eindruck macht. Wie man mir erklärte, herrscht hier, wie auch in anderen ökotopianischen Produktionsstätten, nicht das Fließbandprinzip, das doch nach allgemeiner Auffassung Voraussetzung für eine wirklich effektive Massenproduktion ist. Bestimmte Bereiche sind automatisiert: die Herstellung der Elektromotoren, Aufhängungsrahmen und anderer größerer Teile. Die Montage der Einzelteile jedoch wird von Arbeitergruppen durchgeführt, die die Teile Stück für Stück zusammensetzen, indem sie sie aus Materialbehältern nehmen, die von den automatisierten Maschinen gespeist werden. Die Atmosphäre in der Fabrik ist, verglichen mit dem Heidenlärm eines Werks in Detroit, ruhig und angenehm; die Arbeiter scheinen auch nicht wie in Detroit unter hohem Leistungsdruck zu stehen. Natürlich erleichtert die extrem einfache Bauweise ökotopianischer Fahrzeuge auch die Planung und Durchführung des Herstellungsprozesses – ja, einer vollständigen Automatisierung dürfte kaum etwas im Wege stehen.

Wie ich außerdem feststellen konnte, besteht ein Großteil der Fabrikproduktion keineswegs aus fertigen Fahrzeugen. Entsprechend der ›Do it yourself‹-Manier, die ein so wesentlicher Bestandteil des ökotopianischen Lebens ist, produziert diese Fabrik hauptsächlich Frontpartien, Heckpartien und Batteriesätze. Privatleute oder Organisationen bauen diese Teile dann nach eigenen Konstruktionsplänen zusammen. Die Fahrzeuge sehen häufig so sonderbar aus, daß die Kleinbusse in San Francisco daneben geradezu alltäglich wirken. Ich habe beispielsweise einen Lastwagen mit einer Treibholz-Karosserie gesehen, die über und über mit Seemuscheln geschmückt war; er gehörte einer Fischereikommune an der Küste.

Die Frontpartie besteht aus zwei Rädern, die jeweils von einem Elektromotor angetrieben werden und mit Bremsen versehen sind. Der Rahmen verbindet sie mit einer Lenk- und Aufhängungsvorrichtung. Dazu gehören noch ein einfaches Lenkrad, ferner Gas- und Bremspedal, ein Armaturenbrett und zwei Scheinwerfer. Der Motor leistet nicht mehr als fünfzig Stundenkilometer (auf ebener Strecke!), so daß die Wagen nur bescheidene technische Anforderungen erfüllen müssen – auch wenn meine Führer mir erklärten, daß die Radaufhängung eine technische Neuerung sei: die Achslast wird dabei auf hydraulischem Wege ausgependelt, zudem benötigt man nur sehr wenig Metall zu ihrer Herstellung. Das Heckteil ist von der Lenkung unabhängig und daher noch einfacher in der Konstruktion. Die Batteriesätze, kleiner

und leichter noch als selbst unsere besten japanischen Importe, sind für Fahrzeuge unterschiedlicher Ausführungen verwendbar. Jede Batterie kann mit einer Schnappschnur an ein Aufladegerät angeschlossen werden. Die Fabrik produziert verschiedene Standardkarosserien, an denen die Antriebseinheiten an jedem Ende mit nur vier Schrauben befestigt werden können. (Diese Einheiten werden bei jeder Reparatur ausgebaut.) Die kleinste und gängigste Karosserie ist eine Miniaturausgabe unserer Kleintransporter. Sie besteht aus einer winzigen Fahrerkabine mit nur zwei Sitzen und einem flachen, quadratischen, offenen Laderaum. Die Rückseite der Führerhäuser kann zu einem Dach hochgeklappt werden, und manchmal läßt man an den Seiten Planen herunter, um den Laderaum vollständig abzuschließen.

(...)

Diese primitiven und leistungsschwachen Fahrzeuge können natürlich den Drang nach Geschwindigkeit und Freiheit nicht befriedigen, dem die amerikanische Autoindustrie und unser rühriger Autobahnausbau so sehr entgegengekommen sind. Meine Führer und ich gerieten über diese Frage in eine heiße Diskussion, in der sie sich, wie ich gestehen muß, unangenehm gut über die Verhältnisse auf unseren städtischen Durchgangsstraßen informiert zeigten, wo manchmal tatsächlich überhaupt kein Fortkommen mehr ist.

(...)

Callenbach, Ökotoxia, Summerschool 2021 <https://www.gelbe-reihe.de/online-journalismus/buch/autorin/seminare/sommerakademie-magliaso/>