



Am 4. April 2019 veranstalteten die Öffentliche Bücherei und der Kulturverein Grammophon im Museum Wattens die erste Auflage der neuen Gesprächsreihe *Geistesblitzen*. Die freie Journalistin Rebecca Sandbichler diskutierte mit Johannes Steiger, dem Projektmanager der Mitfahr-App *Ummadum*, dem Wirtschafts- und Sozialhistoriker Josef Nussbauer, dem Illustrator Jakob Winkler und rund vierzig Gästen die Frage: **Wem gehört die Straße?**

Den kurzen Impulsvorträgen von Josef Nussbauer, Johannes Steiger und Jakob Winkler folgte ein reger Austausch mit den anwesenden Gästen. Der folgende Text gibt die Diskussion in Auszügen wieder.

Rebecca Sandbichler: Wem gehört die Straße? 62 Prozent der Menschen in Kopenhagen fahren täglich mit dem Fahrrad in die Arbeit oder zur Schule. Dafür stehen allerdings nur 7 Prozent der Verkehrsflächen zur Verfügung. Wir geben also sehr viel Raum für den motorisierten Verkehr her.

Lukas Schmied: Es ist gar nicht so leicht, einen Überblick über das Thema Verkehr zu kriegen. Als Gemeinde haben wir eine Verkehrszählung in Auftrag gegeben, um zunächst einmal

zu wissen, worüber wir reden. An der Kreuzung Bahnhofstraße/Bundesstraße haben wir an einem normalen Tag 14.000 Fahrzeuge, inklusive Motorräder und Autobusse. Die Gemeinde wird nun ein Verkehrskonzept erarbeiten, zum Einen mit Experten, zum Anderen mit der „Schwarmintelligenz“ der Gemeinde. Wir sind gerade mitten drin. Es geht um die Themen Fahrrad, Parken, Autos, Straßen, öffentlicher Verkehr, Fußgängerverkehr. Es gibt in Wattens sehr viel Verkehr; es gibt aber auch sehr viel hausgemachten, eigenen Verkehr. Hier sind wir gespannt, welche Bereitschaft da ist, sich auch einmal selber vom Auto zu befreien.

Sandbichler: In der Vision Wattens heißt es: „Im Wattens der Zukunft

spielt der motorisierte Individualverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Radfahrer und Fußgänger prägen das Ortsbild. Kurze Wege werden nicht mehr mit dem PKW erledigt. Wer in sein will, fährt Rad in Wattens.“ Das klingt zu schön, um wahr zu sein. Jakob Winkler hat sich mit solchen und ähnlichen Visionen befasst. Was würden wir gewinnen, wenn das Wirklichkeit würde?

Jakob Winkler: Bald wird es 1,5 Milliarden Autos auf der Erde geben. Jeden Tag kommen 200.000 neue hinzu. Es sind ein paar Wasserstoff- und Elektroautos dabei, aber das löst das Problem nicht. Der heutige Individualverkehr ist meines Erachtens katastrophal. Aber Hoffnungstropfen gibts es zum Glück schon jetzt und überall. Dabei hat jeder Ort andere Gegebenheiten. Wattens ist vielleicht ganz anders als Telfs oder Kopenhagen. In Imst haben drei Schulen ein System gegen das Verkehrsaufkommen entwickelt: In den Klassen wurden Poster aufgehängt. Jedes Kind, das zu Fuß in die Schule kommt, darf ein Pickerl aufkleben. Die ganze Klasse ist nun motiviert, Pickerln zu sammeln. Das ist eine greifbare Utopie. Man könnte nun einfach die dortigen Verantwortlichen anrufen und diese Idee nach Wattens bringen.

Sandbichler: Es braucht also eine Einstellungsveränderung, ein „Re-branding“, à la „Ich werde belohnt, ich bekomme einen Sticker.“ Johannes, wie ist das bei euch? Ist so ein Belohnungssystem nötig? Warum reicht nicht einfach der grüne Gedanke?

Johannes Steiger: Viele Regionen und Ortschaften haben Mitfahr-Apps ausprobiert, aber viele sind gescheitert. Man erreicht eine kleine Gruppe, weil sie etwas Ökologisches, Nachhaltiges tun. Die Masse erreicht man aber nicht. Man versucht es daher mit Anreizen. Unsere Zielgruppe ist nicht der klassische „Öko“. Wir legen es breiter an. Wir

Einstellungsveränderung wohl nötig ist. Man muss vielleicht auch Unbequemlichkeiten in Kauf nehmen. Herr Nussbaumer, ich habe ihr Buch *Hoffnungstropfen* gelesen. Viele dieser Tropfen wirken auf den ersten Blick etwas gemein, weil sie von staatlicher Seite verordnet sind, weil es Regulierungen sind, was die Menschen gar nicht gern haben. Braucht es diesen Stiefel?

Josef Nussbaumer: Das ist völlig außer Diskussion. Von nix wird nix. Es gibt zwei Möglichkeiten: ökonomische Anreize oder Zwangsmaßnahmen von gesetzlicher Ebene. Zweiteres ist sicher schlechter. Ein schönes Beispiel aus der

rattert es erst einmal, weil das Auto so in uns verankert ist. Persönlich habe ich das Gefühl, dass bei der Frage nach der Mobilitätswende auf Technologien gesprungen wird, etwa E-Mobilität und automatisiertes Fahren. Es gibt aber Leute, die sagen: So ganz einfach ist es nicht, es kann nicht nur Technologie sein. Uwe Schneidewind, Präsident des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt und Energie, sagt, dass wir die Mobilitätswende nur dreistufig schaffen: durch Vermeidung – wir müssen weniger Kilometer machen –, durch Verlagern – wir müssen einen höheren Anteil an klima- und umweltschonenden Mobilitätswerkzeugen einsetzen – und



Was ist Geistesblitzen?

Das Diskussionsformat schafft einen Raum für brennende Fragen in Wattens. Gemeinsam mit ImpulsgeberInnen aus Kunst, Literatur, Wissenschaft und Technik beleuchten wir lokal relevante Themen. Wir sprechen darüber, was ist und sein kann, was wir gewinnen können und verändern müssen. Geistesblitzen ist eine gemeinsame Veranstaltungsreihe von Öffentlicher Bücherei und Grammophon.

geben jemandem, der am hintersten Weerberg wohnt und nicht auf das Auto verzichten kann, die Möglichkeit, jemanden von Weer nach Wattens mitzunehmen und damit Kosten zu sparen. Wir glauben, dass das eine gewisse Motivation ist. Nach acht Wochen Betrieb zeichnet sich eine gewisse Tendenz ab: Bei fünf bis zehn Prozent der Nutzer ist es der Umweltgedanke gepaart mit dem monetären Anreiz.

Besucherin: Ich pendle von Wattens nach Innsbruck und habe mir die App heruntergeladen. Noch fehlt mir die Verlässlichkeit, die ich bei den Öffis habe. *Ummadam* hat aktuell noch zu wenig Mitfahrmöglichkeiten.

Sandbichler: Wir haben über den Kulturwandel im Kopf geredet, der für eine

Schweiz: Von 1900 bis 1925 gab es in Graubünden sieben Volksabstimmungen zur Frage, ob Autos auf der Straße fahren dürfen. Alle sieben wurden abgelehnt. Bis zum zweiten Weltkrieg war ganz klar, wem die Straße gehörte: den Fußgängern. Erst in den 1960er Jahren kam das Auto zur Mobilität. 1947 gab es in Tirol 2.400 Autos, davon waren 50 Prozent fahrtüchtig. 1974 hatten wir in Tirol 240 Autotote auf der Straße, heute sind es unter 40, und das bei einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen. Das war nur möglich, weil die Behörden Sanktionen erlassen haben, etwa ein Alkoholverbot am Steuer. Nur freiwillig wäre das nicht passiert. Auch heute geht es nicht nur freiwillig.

Sandbichler: Wer im Raum könnte sich ein autofreies Wattens vorstellen? Da

durch Verbesserung – also die benötigte Energie pro Kilometer senken. Erst im letzten Punkt stecken laut Schneidewind die Technologien drinnen. Wie schaut es mit Verlagern in Wattens aus? Wie funktioniert die Infrastruktur?

Besucherin: Es ist sehr gefährlich.

Sandbichler: Wir haben gehört, dass ein Verkehrskonzept erarbeitet wird. Gibt es Möglichkeiten, sich in diesen Prozess einzubringen?

Besucherin: Wattens ist vom Klimabündnis als *Pro Byke-Gemeinde* ausgewählt worden. Mit einer Gruppe, in der auch Bürger und Bürgerinnen vertreten sind, sind die neuralgischen Stellen in Wattens begutachtet worden. Daraus ist ein Maßnahmenplan entstanden,

der im Verkehrskonzept berücksichtigt wird. Ich denke also schon, dass hier etwas passiert. Ich fahre jeden Tag mit dem Rad zur Arbeit. Es ist einfach so praktisch, weil ich so befreit bin. Ich muss mir nie den Kopf zerbrechen, wo ich das Auto hinstelle. Das Rad ist für mich sehr positiv, ich könnte es mir nicht mehr ohne vorstellen.

Winkler: Wir kennen das Gefühl nicht mehr, wenn keine Autos mehr fahren. In Wattens bin ich heute von der Bushaltestelle ins Museum spaziert. In dieser Zeit sind gefühlt hundert Autos vorbeigefahren, in den meisten saß nur eine Person.

Besucherin: Vor der Volksschule im Höralt stauen sich zu den bestimmten Zeiten die Autos. Vor lauter Autos kommt man oft gar nicht vorbei. Zurzeit ist es ein Segen, weil die Straße wegen einer Baustelle eine Sackgasse ist.

Besucherin: Ich würde sehr gerne mit meinen drei Kindern per Fahrrad in den Kindergarten fahren, es ist mir aber viel zu gefährlich, auch weil ich die Bahnhofstraße kreuzen müsste. Meine Kinder dürfen nicht auf dem Gehsteig fahren, ich fahre deshalb mit dem Auto.

Besucherin: Ökonomische Anreize stehen einer gesunden, intrinsisch motivierten Mobilitätswende eigentlich entgegen. Neben den technischen Lösungen braucht es einen tieferen Gedankenumschwung. Es braucht ein neues Verständnis von Mobilität. Als ich mit 18 Jahren mein Auto bekommen habe, war das für mich die komplette Freiheit. Aber eigentlich ist das Blödsinn: Ein Auto ist nicht Freiheit, sondern Einschränkung. Mit dem Rad, mit den Öffis kann ich so viel tun. Es gehören aber vernünftige Radwege her.

Sandbichler: Lukas, zeichnet sich im Verkehrskonzept schon etwas ab, in welche Richtung es geht? Spielt darin auch die Radfahrsicherheit eine Rolle?

Schmied: Die Stimmung geht in Richtung Rad, Zu-Fuß-Gehen, attraktive Wege. Es soll Spaß machen, mit dem Rad zu fahren und zu Fuß zu gehen. Das Beispiel der Dame von vorhin zeigt den Knackpunkt auf: Sie hat Angst, mit den Kindern radzufahren. Sie fährt daher

mit dem Auto und erzeugt sozusagen selbst die Gefahr, vor der sie Angst hat. Man muss die kritische Masse auf die Straße bringen, die zeigt, dass auch etwas anderes geht als mit dem Auto zu fahren. Hier möchten wir motivieren, dass man sich den Straßenraum „erobert“. Die Straße gehört meiner

» Neben den technischen Lösungen braucht es einen tieferen Gedankenumschwung. Es braucht ein neues Verständnis von Mobilität. «

Meinung nach dem, der sie benützt. Ein eindrücklicher Moment in Wattens ist für mich die Mittagszeit, wenn fast tausend Menschen vom Swarovski-Werk in die Kantine gehen. Da ist man als Autofahrer plötzlich in der Minderzahl und muss aufpassen, weil die auch mal quer über die Straße laufen. Solche Situationen brauchen wir häufiger. Natürlich liegt es auch massiv an der Politik, solche Rahmenbedingungen zu schaffen. Daran muss gearbeitet werden.

Nussbaumer: BMW hat vor etwa drei Monaten die Mitarbeiter angewiesen, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Das

gibt es auch. In Deutschland werden zurzeit vermehrt Fahrradautobahnen gebaut. Diese queren keine Autostraßen und sind daher sicher befahrbar. Das sind schon wieder solche „Hoffnungstropfen“. Wenn es nur ein bisschen tröpfelt, passiert gar nichts. Wenn es aber immer tröpfelt, wird die Wiese feucht. Und das ist der entscheidende Punkte.

Besucherin: Auch die Bildung ist hier gefragt. Kinder sind die besten Botschafter. Wenn sie daheim erzählen, dass man etwas bekommt, wenn man zu Fuß geht oder einen Ausflug macht oder grillt, ist das sehr wertvoll. Das müsste man von Schulen oder Kindergärten vermehrt einfordern.

Sandbichler: In München haben Schulkinder gegen die SUV's ihrer eigenen Eltern demonstriert und durchgesetzt, dass die Straße gesperrt wird. Hier, draußen vor dem Museum, entsteht etwas Neues, eine Begegnungszone. Wie einfach ist es in Wattens, so etwas Neues zu machen? Wie sehr sind die Leute bereit, sich darauf einzulassen?

Besucherin: Man hat seinerzeit die Tiefgarage am Kirchplatz gebaut, um die Straße verkehrsfreier zu machen. Am Kirchplatz gibt es aber trotzdem keine freien Parkplätze. Es ist alles voll, es ist das reinste Autogewusel. Die Garage ist leer, abspielen tut es sich oberirdisch. Ob die Begegnungszone funktioniert, weiß ich nicht. Optimistisch bin ich nicht.



Steiger: Ich habe heute in einer skandinavischen Studie zum Sicherheitsgefühl auf der Straße gelesen. Es geht darin um den Sinn von Geschwindigkeitsreduzierungen in fußgängernahen Bereichen. Laut der Studie steigen Sicherheitsgefühl und Wohlfühlfaktor am meisten mit der Schaffung einer Begegnungszone, also bei einem Geschwindigkeitslimit von 20 km/h. Ich kenne die Pläne der Wattener Begegnungszone nicht, glaube aber, dass das eine riesige Chance ist. Ich glaube auch, dass es ein Prozess ist, bis sich das Thema eingespielt hat.

» Ich bin als Bürger gefordert, mir die Straße zurückzuerobern. Ich kann natürlich warten, bis es jemand anders macht. Oder ich fange einfach selber an und hole mir die Straße zurück, das geht viel schneller. «

Nussbaumer: Als das Auto um 1870 in England eingeführt wurde, wurde der *Red Flag Act* verabschiedet. Vor dem Auto musste jemand mit einer roten Flagge gehen. Der Act wurde auf Betreiben der Autolobby Ende des 19. Jahrhunderts abgeschafft. Spätestens ab 1915 fuhren innerhalb von kürzester Zeit – wir sprechen hier von drei, vier Jahren – statt Pferdekutschen nur mehr Autos. Wir brauchen in manchen Dingen wieder eine Rückkoppelung. Man könnte den *Red Flag Act* ja für die Wattner Begegnungszone verabschieden (lacht).

Winkler: Los Angeles hatte Anfang des 20. Jahrhunderts ein wahnsinnig gut funktionierendes Straßenbahnnetz. Es wurde privatisiert, die Automobilindustrie hat sich eingekauft und das Netz schrittweise abgebaut. Heute ist L.A. die Autostadt schlechthin. Das war eine langfristig angelegte Strategie von autonahen Unternehmen. Langfristige

Strategien fehlen meines Erachtens in der Politik leider völlig. Man könnte sagen, Wattens oder Innsbruck innerhalb von dreißig Jahren autofrei zu machen. Und zwar mit einem Plan, mit Bürgerbeteiligung, mit Anknüpfungspunkten. Schwierig, aber man muss es angehen. Wo sollen wir denn sonst hinfahren? Wir fahren ja sonst mit Vollkaracho in eine Sackgasse.

Besucher: Ich glaube schon, dass die Begegnungszone in Wattens funktionieren kann. Es ist ein erster Schritt. Viele wünschen sich gleich schon die Fußgängerzone und gar keine Autos mehr. Man muss aber schon auch einen Augenblick lang in der Realität verweilen. Das Signal, das in Wattens zurzeit ausgesendet wird, ist schon sehr positiv. Das sind auch Politiker, die das machen. Ich würde mir nur wünschen, dass die heute schon angesprochene „Schwarmintelligenz“ noch stärker genützt wird. Damit könnten wir noch schneller vorankommen. Wir sind aber selber auch verantwortlich für das Problem und müssen mehr Risikobereitschaft zeigen. Als Eltern müssen wir unsere Kinder auch ein Stück weit der Gefahr aussetzen, damit sie sich die Straße ein Stück weit zurückholen. Es nur den Kindern, der Schule, der Lehrerin oder Politikern in die Schuhe zu schieben, ist zu einfach. Ich wohne in einer kleinen Siedlung, in der ganz klar Autos das Sagen haben. Vor dreißig Jahren, als ich dort aufgewachsen bin, gehörte die Straße den Kindern und Menschen und nicht den Autos. Ich bin jetzt als Bürger gefordert, mir die Straße zurückzuerobern. Ich kann natürlich warten, bis es jemand anders macht. Oder ich fange einfach selber an und hole mir die Straße zurück, das geht viel schneller. Ich hoffe, dadurch schnell viele Verbündete zu kriegen. Ich sperre meine Kinder sicher nicht im Garten ein, sondern lasse sie auf die Straße.

Besucherin: Wieviel muss von unten kommen, wieviel von oben? Ich fahre immer mit dem Rad, ich sehe keinen Sinn darin, mit dem Auto in Wattens zu fahren. Warum müssen immer die Bürger zuerst aktiv werden? Warum kann die Politik nicht anfangen? Warum brauche ich zum Beispiel am Kirchplatz Parkplätze, wenn in der Vision etwas

anderes verankert ist? Das muss auch von oben richtungsweisend vorangehen.

Sandbichler: Wir haben schon vom Selbermachen gesprochen. Hier vorne sitzen drei Leute, die kein Auto haben. Josef Nussbaumer hat keinen Führerschein, Jakob Winkler hat seinen verkauft, Johannes Steiger teilt es mit seinen Schwiegereltern. Johannes, wie funktioniert das bei dir?

Steiger: 13 Jahre altes Auto, Pickerltermin, viel zu tun, klassisch ökonomischer Ansatz. Wir sind im Jahr nur etwa 3.500 Kilometer gefahren, das ist nix.

» Ich ermutige Menschen, denen Rad- und Fußverkehr wichtig ist, mehr von ihrer Stimme Gebrauch zu machen und lauter zu werden. «

Meine Schwiegereltern wohnen glücklicherweise nebenan und sind schon in Pension, da fiel die Entscheidung leicht. Meine Schwiegereltern haben beide ein Auto, wir sind also vier Erwachsene und haben zwei Autos. Für mich eigentlich eins zu viel, aber hier läuft die Diskussion noch (lacht). Wir haben unser Auto also weggegeben und machen seit einem Jahr innerfamiliäres Carsharing, das läuft ausgezeichnet. Meine Frau und ich haben drei Parkplätze bauen müssen, die jetzt eben leer stehen.

Sandbichler: Lukas, wünscht ihr euch noch mehr Input, was verkehrsmäßig in Wattens passieren soll?

Schmied: Ich ermutige Menschen, denen Rad- und Fußverkehr wichtig ist, mehr von ihrer Stimme Gebrauch zu machen und lauter zu werden. Man hat im Alltag das Gefühl, dass Autofahrer lauter sind. Die Politik kann vorangehen, muss aber auch viel reagieren. Es gibt viele Leute, die nach wie vor mit dem Auto ins Zentrum fahren wol-

len, für die das Auto nach wie vor ein Zeichen von Freiheit und Selbstbestimmung ist. Ich glaube, man kann da nicht einfach drüber hinweggehen. Auch ich habe das Gefühl, dass in den letzten Jahren etwas in Wattens entstanden

» Wo setzen wir an?
Fahren wir einfach weniger oder überlegen wir zunächst einmal, was uns eigentlich dazu bringt, viel zu fahren? «

ist. Ich denke schon, dass die Politik hier am Rad gedreht hat, so muss es weitergehen. Jeder kann bei sich selber anfangen, dann wird die Politik mehr oder weniger zum Handeln gezwungen. Wenn es von oben kommt, steht der Zwang von oben im Vordergrund.

Besucher: Ich glaube, dass durch die Ideen, die zurzeit in Wattens kursieren, ausgelöst auch durch die Vision Wattens, einiges passiert. Herr Nussbaumer hat gesagt, man braucht entweder ökonomische Anreize oder Zwang. Dem pflichte ich bei. Ich zweifle oft an unseren rationalen Fähigkeiten. Wenn ich mir durchrechne, wieviel ein Auto im Monat kostet, liegen wir schnell bei 500 Euro. Wenn wir uns die vielen Zweit- und Drittautos in Haushalten anschauen, ist das schlicht irrational. Eine Diskussion darüber ist dringend zu führen.

Winkler: Mit 500 Euro bin ich stolzer Besitzer des VVT-Jahrestickets, mit dem ich das ganze Jahr über alle Tiroler Öffis nutzen kann. Anstatt darüber zu diskutieren, ob wir die Busspur für E-Autos öffnen, sollten wir über die Einführung eines österreichweiten Öffitickets um 1.000 Euro pro Jahr nachdenken. Ich glaube, dadurch werden viele Menschen umstiegen. Die Politik reagiert ja nur. Erst wenn die Politik sieht, dass die Menschen etwas anderes wollen, wird sie handeln. Erst wenn in der Früh die Kinder provokativ

mitten auf der Straße in die Schule gehen und über ein, zwei Wochen einen Wirbel machen, merkt die Politik, dass sie etwas tun wird. Von alleine wird sie nicht aktiv.

Sandbichler: In Schweden gibt es den Trend der „Flugscham“. Es gibt in Wattens offensichtlich ein Problem mit dem Autoverkehr, mit der Sicherheit, mit dem Lärm, es macht Schmutz. Brauchen wir eine „Autoscham“?

Besucher: Das hat ja eigentlich etwas Schizophrenes. Wir diskutieren



darüber, wie etwas weniger werden könnte. Gleichzeitig wird es aber mehr. Der Flugverkehr steigt, in den Supermärkten bekommen wir Ernährungstipps, essen dann aber doch, was uns schmeckt. Wo setzen wir also an? Fahren wir einfach weniger oder überlegen wir zunächst einmal, was uns eigentlich dazu bringt, viel zu fahren? Wir fahren mit dem Auto, um unsere Reichweite zu erhöhen. Ich habe keinen Führerschein und kann eben nicht in fünf Minuten in Volders sein. Ich brauche dann eben

zwanzig Minuten. Wenn ich diese Entschleunigung in Kauf nehme, fällt es mir leicht.

Sandbichler: Eine BMW-Managerin meint, dass das automatisierte Fahren ganz toll werden wird. Als Begründung meinte sie: Dann kann ich unterwegs schon meine E-Mails checken und habe unterm Strich mehr Zeit. Das zeigt: Wir müssen offenbar schon auch einen Schritt zurück machen und uns überlegen: Was bringt uns dazu, schnell irgendwo zu sein, für den Beruf weit zu reisen? Vom Arbeitsmarktservice wird heutzutage ja erwartet, einen Stelle anzunehmen, die so und so weit entfernt ist. Deshalb meine Frage an Josef Nussbaumer: Was führt zu diesem „Mobilitätswahnsinn“? Wie müssen wir das alles systemischer denken?

Nussbaumer: Alles, was wir bisher diskutiert haben, sind lauter kleine Tröpfchen. Wenn diese Tropfen mehr werden, könnte ein kleiner Bach daraus werden. Ganz sicher ist: Wir sollten die Jugend nicht unterschätzen. Sie wird uns zwingen, in vielen Belangen umzudenken. Sie schaffen das auf einem zivilisierten Weg. Wenn eine Schnecke über die Autobahn will, ist es gefährlich. Wenn sie stehen bleibt, überlebt sie es aber auch nicht. Sie muss also immer unterwegs sein, sonst kommt sie nicht rüber. Die Chancen sind nicht groß, aber sie sind da. Man muss sich so ein Minimum an Optimismus bewahren. Da war am heutigen Abend viel da. Die Politik wird sicher reagieren, wenn der Anteil der optimistischen Wähler da ist. Da ist die Politik relativ schnell und hellhörig, sonst nicht. In Sachen Klimawandel sind wir die erste Generation, die alles weiß. Wir können nicht sagen, wir haben es nicht gewusst. Wir wissen auch mit ziemlich großer Wahrscheinlichkeit, was passieren wird, wenn wir jetzt nichts tun. Im 20. Jahrhundert gingen die Proletarier auf die Straße, im 21. Jahrhundert müssten es Mütter mit ihren Kleinkindern sein. Wenn die auf Straße gehen, wird sich etwas ändern.

Eine filmische Zusammenfassung der Impulsvorträge gibts es auf www.kv-grammophon.at/geistesblitzen