

HASSELT

STADT OHNE FAHRSCHEIN

Weil ich nicht so schlau bin wie all die Ideologen und Theoretiker, muß ich es einfach sagen und machen.
Steve Stevaert, Bürgermeister der belgischen Stadt Hasselt, 1997



ZUKUNFT ENNSTAL · ARGE Intermodale Verkehrsplanung

www.zukunft-ennstal.at

VORWORT

Den Käfig verlassen

Wenn etwas, soweit unsere Erinnerung reicht, immer so war, wenn wir also etwas *gewohnt* sind, dann können wir uns kaum vorstellen, dass es auch ganz anders sein könnte. Bloße Gewohnheit kann uns daran hindern, den Gedanken freien Lauf und die Fantasie spielen zu lassen. So kommen wir gar nicht mehr auf die Idee, dass es überhaupt jemals anders, geschweige denn anders und viel besser sein könnte als jetzt.

Das, was man kennt, und sei es noch so ungemütlich, gibt einem ein Gefühl der Sicherheit, eben weil man es kennt, während das Neue, das bis jetzt nur als Idee existiert, immer auch mit Unsicherheit verbunden ist. Aus dieser Unsicherheit, aus dieser Angst vor Veränderungen heraus lehnen wir oft Neues, das in eine andere Richtung weist, reflexartig ab, ohne uns näher damit auseinandergesetzt zu haben. So bleibt dann alles beim Alten.

Offenbar liegt es in unserer Natur, dass wir sicher sein wollen, sei es in persönlichen Beziehungen oder in der Welt, in der wir leben. Dafür ist niemand zu verurteilen. Und doch, wenn man es recht bedenkt, sind alle, aber wirklich alle menschlichen Fortschritte jenen zu verdanken, die sich dem herrschenden Zeitgeist widersetzt, der Unsicherheit gestellt und den Käfig der Gewohnheit verlassen haben.

Wirf dein Herz über das Hindernis und spring ihm nach!

Dazu gehört sicher auch eine gesunde Portion Misstrauen gegenüber jeder Art von »Experten«, denn alle Probleme, die wir heute haben – und das sind nicht gerade wenige –, sind eine Folge von Maßnahmen, die wir uns von »Experten« haben einreden lassen.

Die »Vorbilder«, die wir Ihnen hier und in weiteren Dossiers präsentieren, haben erfolgreich neue Wege beschritten. Der Lohn dafür waren und sind menschlichere Verhältnisse, eine gesündere Umwelt und (in vielen Fällen) eine Wirtschaft, die ökologisch orientiert und daher dauerhaft stark ist.

Die Beispiele sind nicht immer 1:1 auf regionale Verhältnisse übertragbar. Sie sollen nur zeigen, dass selbst das Unmögliche möglich werden kann, wenn man sich die Freiheit nimmt selbstständig zu denken. Es sind eindrucksvolle Be-



lege dafür, dass die bei vermeintlichen »Realisten« verpönte Fantasie eine politische Kategorie mit Zukunft ist. Im Angesicht von Klimawandel und Peak Oil freuen wir uns, wenn Sie sich von diesen »Vorbildern« ermutigen und anregen lassen.

Schwarzfahren für alle

Einer jener menschlichen Pioniere, die ausgetretene Pfade erfolgreich verlassen haben, ist Steve Stevaert, der ehemalige Bürgermeister der belgischen Stadt Hasselt. Wie so viele andere Städte hatte auch Hasselt ein so genanntes Verkehrsproblem, und wie an so vielen anderen Orten auch bestand dieses so genannte Verkehrsproblem in zu vielen Autos, die die Straßen verstopften, das Weiterkommen behinderten und die Luft verpesteten. Darum schlugen die herkömmlichen Verkehrsplaner – bekanntermaßen reinrassige Gewohnheitstiere – vor, einen zusätzlichen Autobahnring um die 70.000-Einwohner-Stadt zu errichten.

Doch die Stadt Hasselt hatte doppelt Glück. Erstens war die öffentliche Hand knapp bei Kasse, und zweitens war da noch Steve Stevaert. Der hörte nicht auf den Rat der »Experten«. Keine weitere Autobahn, entschied der unkonventionelle Sozialdemokrat Mitte der 1990er-Jahre, stattdessen: Öffentlicher Verkehr – und zwar *gratis* für alle.

Auf den folgenden Seiten können Sie nachlesen, was Stevaerts Entscheidung bewirkt hat und auch, wie es Hasselt heute, zehn Jahre später, damit geht. Nur soviel vorweg: Die Busse fahren noch immer gratis – aber nicht umsonst.

Bleibt, den beiden Autorinnen, Elisabeth Wehrmann und Claudia Zimmermann, sowie ihren Auftraggebern zu danken. Aus dem Jahr 1997, der Anfangszeit der kleinen Hasselter Transportrevolution, stammt der erste, von Elisabeth Wehrmann verfasste Text. Er ist in der deutschen Wochenzeitung DIE ZEIT erschienen. Zehn Jahre und 35 Millionen Fahrgäste später, 2007, verfasste Claudia Zimmermann für den WDR eine Zwischenbilanz über das Verkehrswunder von Hasselt.

Moreau

1997

Stadt ohne Fahrschein

Was Verkehrsexperten andernorts für »hellen Wahnsinn« halten, hat ein Bürgermeister in der flämischen Provinz Limburg für seine Stadt durchgesetzt: Nahverkehr zum Nulltarif.

Von Elisabeth Wehrmann, DIE ZEIT 48/1997

Die Meldung kam aus der flämischen Stadt Hasselt und sorgte selbst im Nachbarland Holland für Aufsehen. Was sie da in der Zeitung lasen, verblüffte die niederländischen Nachbarn so sehr, daß sie, allein oder in Gruppen, spontan nach Belgien reisten, um sich mit eigenen Augen zu überzeugen.

Inzwischen haben auch Japaner, Deutsche und Franzosen nachgeschaut und festgestellt: Es stimmt!

In Hasselt kann keiner mehr schwarzfahren. Im 15-Minuten-Takt fahren Busse durch die Stadt und um die Stadt, und kein Mensch braucht einen Fahrschein.

Als die fremde Besucherin mit den üblichen Reflexen nach dem Geldbeutel greift, lächeln die Fahrgäste ringsum. Die öffentlichen Verkehrsmittel von Hasselt sind für alle kostenlos, denn hier, im »kommerziellen Herzen« der flämischen Provinz Limburg, ist die kleine Transportrevolution ausgebrochen.

Und locker überrollt sie alle Warnungen von Experten, die behaupten, durch Gratisbusse, durch kostenlosen öffentlichen Nahverkehr, lasse sich kein einziges Problem unserer unwirtschaftlichen Städte lösen.

Unter den Busfahrern und Trambahnkondukteuren, die auf den verstopften Straßen von Antwerpen und Lüttich oder auf

der Autobahn von Amsterdam nach Schiphol mit halb oder ganz leeren Wagen weiterhin im Stau stehen, ist die »Hasselter Lösung« längst ein geflügeltes Wort. In den Kreisen von Milieuaktivisten, Literaten und Intellektuellen, die sich in Belgien um eine »Neue politische Kultur« bemühen, gilt der Bürgermeister von Hasselt inzwischen als ein genialer Querdenker, der vormacht, wie man erstarrete Verhältnisse wieder in Bewegung bringt.

Weil wir kein Geld hatten, fährt der Bus jetzt umsonst. Das mag paradox klingen, aber es funktioniert.

Hundertfünfzig Jahre lang hatten in den ehrwürdigen Hallen des alten Rathauses von Hasselt nur Christdemokraten regiert. Als die Stadt 1994 kurz vor dem finanziellen Ruin stand, übernahm in der Stunde der Not ein linker Sozialdemokrat mit grünen Gedanken das Amt. Steve Stevaert, der ahnungslosen Besuchern vergnügt erklärt, er sei nicht der Sohn des Bürgermeisters, sondern der Bürgermeister selbst, sieht aus wie 28, ist tatsächlich 43 Jahre alt und wirkt seit dem 3. Januar 1995 als der große Inspirator in diesem belgischen Lehrstück über das, was alles laufen kann, wenn nichts mehr geht.

Als Stevaert sich entschloß, die neue Stadt- und Straßenpolitik auf die Schiene zu setzen, vermuteten seine Kritiker im flämischen Parlament, er sei entweder kommunistisch oder verrückt geworden. Es sei doch wohl der helle Wahnsinn, wurde ihm vorgehalten, wenn die am höchsten verschuldete Stadt von Flandern die Fahrpreise für öffentliche Verkehrsmittel nicht nur nicht erhöhe, sondern gleich ganz abschaffe. »Weil wir kein Geld hatten, fährt der Bus jetzt umsonst«, sagt Stevaert, »das mag paradox klingen, aber es funktioniert.«

Der Bürgermeister lacht, und sein Kabinettschef Ronald Hoebers holt die letzte Statistik aus der Schublade. Seit Ein-



Für diesen Bus braucht man keine Fahrkarte



Im Sommer 2007 wurde Hasselt von Konsumentenorganisationen zur angenehmsten Stadt Belgiens, Italiens, Portugals und Spaniens gewählt.

führung der neuen Mobilität im Juli dieses Jahres hat sich die Zahl der Busbenutzer in der Stadt um 857 Prozent erhöht. »Wobei man nicht vergessen darf«, sagt Hoebers in aller Bescheidenheit, »daß der Gratisbus zwar Schlagzeilen macht, aber sozusagen nur die Kirsche auf dem ganzen Kuchen ist.«

Mit bloßen Klagen über Ozonlöcher lockt man keinen Hund mehr hinterm Ofen hervor. Wir müssen die Visionen für alle Bürger konkret machen.

Bei seinem Amtsantritt setzte Stevaert sich und seiner großen Koalition aus Sozialdemokraten, Liberalen, Grünen und Abgeordneten der Volksunion drei Prioritäten: Er wollte zum ersten die Finanzen sanieren, zum zweiten eine gesunde ökologische, zum dritten eine gute soziale Politik machen. Seine Parole »Hasselt für die Menschen« möchte er als eine Ermunterung zur Mentalitätsveränderung auf allen Ebenen verstanden wissen. Die Schuldenberge wurden mit Erfolg umgeschichtet. Stevaert sagt: »Jeden Franken, den wir nun sparen, teilen wir auf in zwei halbe: den einen halben für Schuldentilgung, den anderen für neue Projekte.« Das Gratisbusprojekt entstand als kleine Alternative zu einem ursprünglich geplanten dritten Straßenring um den al-

ten Stadtkern, der die hoffnungslos verstopften beiden anderen Ringe entlasten sollte. Weil die Milliarden Franken für den dritten Ring sowieso nicht da waren und die neue Ringautobahn ohnehin Stadt und Umwelt zu zerstören drohte, nahm Stevaert alle soziale Phantasie zusammen und wagte die große Alternative. Nicht nur verhandelte er mit der staatlichen flämischen Busgesellschaft De Lijn über die neue kostenlose Mobilität, er beschloß auch, den inneren Ring von vier auf zwei Spuren zu reduzieren und in einen grünen Boulevard zurückzuverwandeln. So wie auf den Ramblas von Barcelona wird sich demnächst auch auf Hasselts grünem Ring Platz finden für Busse und Fahrräder, für Bäume und Flaneure, während Autofahrer auf der Durchreise den zweiten Ring benutzen oder die (vom eingesparten Geld angelegten) kostenlosen und bewachten Parkplätze benutzen und anschließend in den Bus umsteigen können. Nicht unwichtig: Es entstehen neue Arbeitsplätze für langfristig Arbeitslose, die Autos und Fahrräder bewachen werden.

Hasselt zählt zwar nur 68.000 Einwohner, ist aber dennoch das Handels- und Bildungszentrum der Region. Aus den umliegenden, zur Stadt gehörenden Dörfern strömen zusätzlich täglich 37.000 Jugendliche in die Schulen und Hochschulen. Im Dienstleistungsbereich steht die Stadt, die nach der Einwohnergröße den 21. Platz unter den belgi-



Mehr Lebensqualität. Stevaerts Parole: »Hasselt für die Menschen!«



»Es geht darum, die Interessen des Mittelstandes zu fördern und gleichzeitig sozial und ökologisch verantwortungsbewußt zu handeln.« Steve Stevaert, Bürgermeister von Hasselt

Steve Stevaert

Steve Stevaert, geb. am 12. April 1954 in Rijkhoven, ist ein populärer belgischer (flämischer) Politiker der SPA, der Sozialistischen Partei Flanderns. Nach seinem Studium an einer Hotelschule führte Stevaert ab 1972 ein Restaurant. Von 1985 bis 1995 saß er im Provinzrat von Limburg. Stevaert wurde 1995 Bürgermeister und Mitglied des Gemeinderates in Hasselt. Hier führte er ab 1997 einen kostenlosen Nahverkehr per Bus ein. Damit wurde er in ganz Belgien, aber auch international bekannt. Seinen Beinamen »Steve Stunt« hat er unter anderem dieser Aktivität zu verdanken.

Von 1995 bis 1999 saß Stevaert auch im Parlament Flanderns (Vlaams Parlement). Er wurde flämischer Vize-Premier und Verkehrsminister. 2003 wurde er wieder Parlamentsmitglied und folgte Patrick Janssens im Vorsitz der SPA. Am 1. Juni 2005 übernahm er den Posten des Provinzgouverneurs von Limburg. Er ist der fünfzehnte Gouverneur der Provinz Limburg und der erste Sozialist in diesem Amt.

schen Städten einnimmt, an fünfter Stelle. »Es geht also darum«, erklärt Stevaert, »die Interessen des Mittelstands zu fördern und gleichzeitig sozial und ökologisch verantwortungsbewußt zu handeln.«

Wie macht man das? Mit einer »Stimulierungskampagne« fürs Radfahren zum Beispiel. Für die gibt es einen lustigen Titel, »Met belgerinkel naar de winkel« (»Mit Klingelgeläute zum Einkaufen heute«), und ein simpel überzeugendes Argument: Um ein Brot zu kaufen, muß der Bürger von Hasselt durchschnittlich zwei Kilometer hin und zwei Kilometer zurück fahren. Mit dem Auto würde er dafür umgerechnet fünfzig Franken an Nebenkosten los. Mit dem Fahrrad spart er die ein und kriegt also, wenn er met belgerinkel naar de winkel radelt, das zweite Brot sozusagen umsonst.

In Hasselt funktioniert die mobile Alternative, weil sie in soziale Kontexte eingebunden ist.

Mit bloßen Klagen über Ozonlöcher lockt man keinen Hund mehr hinterm Ofen hervor«, sagt Stevaert, »wir müssen die Visionen für alle Bürger konkret machen.«

Für jedes neugeborene Kind wird in der Stadt Hasselt ein Baum gepflanzt. Dafür gibt es dreimal im Jahr ein Fest, eine große Pflanzaktion, zu der Kinder, Eltern und Großeltern kommen. Alle sechzehn Jahre alten Schülerinnen und Schüler werden eingeladen, in den Sommerferien gegen Bezahlung für die Stadt zu arbeiten. Auch das funktioniert – mit Langzeitwirkung: »Wer als Jugendlicher ein paar Wochen lang Hundedreck wegräumt, wird sich als Erwachsener zweimal überlegen, wohin er seinen Hund scheißen läßt.«

Eine jugendliche Feuerwehrtruppe existiert bereits, an dem Projekt »Ein Tag bei der Polizei« wird gearbeitet. Das seien alles Maßnahmen, die wenig kosten, aber das soziale Gefüge in der Gemeinde festigen und zu einer Atmosphäre beitragen, in der Menschen miteinander und mit der Umwelt leben lernen, findet der Bürgermeister. »Weil ich nicht so schlau bin wie all die Ideologen und Theoretiker, muß ich es einfach sagen und machen«, erklärt er, ohne mit der Wimper zu zucken.



Hasselt

Belgien

Region: Flandern · Provinz: Limburg

Fläche: 102,90 km² · Einwohner: 70.035 (1. Januar 2006)

Bevölkerungsdichte: 685 Einwohner/km²

Website: www.hasselt.be



Hasselt ist die Hauptstadt der belgischen Provinz Limburg, die aus der Grafschaft Loon hervorging. Die Stadt liegt auf halber Strecke an der Autobahn von Aachen nach Löwen sowie am Albertkanal und dem Fluss Demer.

Hasselt entstand durch die Handelswege zwischen Brugge über Diest und Maastricht nach Köln und erhielt 1232 vom Grafen Arnold IV. von Loon das Stadtrecht. Die Stadt entwickelte sich zum administrativen Zentrum der Grafschaft, die 1361 dem Fürstbistum Lüttich zufiel. 1830 wurde Hasselt die Hauptstadt von Limburg, obwohl die Stadt vorher nie zu einem Gebiet dieses Namens gehörte. Das Bistum Hasselt wurde 1967 errichtet, womit die kirchliche Verbindung zu Lüttich beendet wurde. Die Fundamente



für Hasselts berühmte Jenever-Industrie wurden im 18. Jahrhundert gelegt. Diese hatte im 19. Jahrhundert ihre große Blütezeit. Der Bau des Albert-Kanals (1930–1939) sorgte für neue industrielle Impulse. Gegenwärtig ist Hasselt vor allem ein Handels- und Verwaltungszentrum. Aber auch interessante kleine und mittlere produzierende Betriebe verschiedener Branchen haben in Hasselt ein Zuhause gefunden. 1971 wurde in Hasselt das Limburgs Universitair Centrum gegründet, das 2005 in Universität Hasselt umbenannt wurde.



Durch den populären Bürgermeister der Stadt und späteren Minister sowie Parteivorsitzenden der SP.A Steve Stevaert wurde das weltweit beachtete Nahverkehrs-Projekt gestartet. Durch Einsparungen an sonst notwendig gewordenen Investitionen für den Bau weiterer umweltzerstörender Straßen wurde es 1997 möglich, einen kostenlosen Busverkehr für Hasselt und die nähere Umgebung einzurichten. Dadurch stieg die Zahl der Fahrgäste von täglich durchschnittlich 1.000 im Jahr 1996 auf heute 12.600 (2006).



Ein Lehrstück über das, was alles laufen kann, wenn nichts mehr geht

Dass die rechtsextreme Opposition vom Vlaams Blok in Antwerpen die populäre Idee des Gratisbusprojekts von Hasselt aufgegriffen hat und auf eigenwillige Weise in einem eigenen Mobilitätsplan abkupfern und umbiegen will, konstatiert der Bürgermeister gelassen: »Die wollen nur ›das eigene Volk‹ umsonst fahren lassen, während Gastarbeiter, Wallonen, Asylsuchende und Touristen bezahlen sollen. Der übliche rassistische Schwachsinn.«

In Hasselt funktioniert die mobile Alternative, weil sie in soziale Kontexte eingebunden ist. So zeitigt das Projekt auch ganz überraschende Folgen: Die Zahl der Besucher in den Krankenhäusern hat enorm zugenommen, seit alte Leute sich nicht mehr um unlesbare Fahrpläne kümmern müssen. Die Innenstadt ist ruhiger und für kaufflustige Kunden »geselliger« geworden. »Wir sind alle begeistert«, sagt die alte Dame an der Bushaltestelle, »ich könnte unseren Bürgermeister dafür küssen.«

Der zieht noch schnell das Fazit, bevor er auf sein Fahrrad steigt und zur Dienstreise in die umliegenden Dörfer aufbricht. »Wir investieren 38 Millionen Franken, ein Prozent des städtischen Budgets, in den kostenlosen Verkehr«, sagt Steve Stevaert, »und siehe, wir ernten einen gigantischen Gewinn für Mensch und Milieu.«

2007

Magnet für die Region

Gratis Bus fahren im belgischen Hasselt. Vor 10 Jahren als Pilotprojekt gestartet, heute ein Modell für die ganze Welt.

Von *Claudia Zimmermann*, WDR, 30. Juli 2007

Das Ein- und Aussteigen am zentralen Marktplatz funktioniert schnell. Der Bus ist rappellvoll – so wie immer in den vergangenen Jahren – trotzdem kann Fahrer Jeanne-Pierre innerhalb weniger Minuten wieder losfahren, denn der lästige Kartenverkauf und die Fahrscheinkontrolle entfällt. Wenn keiner zahlen muss, braucht auch keiner einen Fahrausweis. Das spart Zeit und Personal. Alle fünf Minuten hält ein Bus an dieser zentralen Haltestelle mitten in der Stadt. Die Busse kommen zügig durch, denn es gibt fast keinen Autoverkehr, die Innenstadt ist größtenteils für Autofahrer gesperrt. Ohnehin gibt es im Zentrum praktisch keine Parkplätze mehr. Nur die Busse haben fast überall freie Fahrt. Und überall sieht man Fahrräder, teilweise fahren sie mitten auf der Straße, kaum einer der sie daran hindert.

Von Anfang an erfolgreich

Vor genau zehn Jahren wurde das Pilotprojekt »Gratis Bus fahren« vom damaligen Bürgermeister Steve Stevaert eingeführt. »Hasselt wird nie mehr die gleiche Stadt sein«, verkündete er damals. Und er hat Recht bekommen. Vor Juli 1997 gab es in Hasselt acht Stadtbusse mit durchschnittlich nur



Hasselt ist zur drittgrößten Geschäftsstadt Belgiens gewachsen, vor allem durch das kostenlose Bus fahren

etwa 1.000 Fahrgästen pro Tag, das heißt, die Busse fuhren praktisch leer durch die Gegend. Morgens und Abends gab es den obligatorischen Verkehrsstau, bedingt durch die vielen Menschen, die mit dem Auto in die Stadt fuhren. Heute gibt es in der Stadt mit 70.000 Einwohnern 46 Stadtbusse, rund sechs Mal so viele wie damals. In den vergangenen zehn Jahren wurden 35 Millionen Fahrgäste befördert, das sind im Jahr etwa zehn Mal soviel wie früher. Das Angebot gilt auch für die Besucher der Stadt: Sie können das Auto am Rande der Stadt auf einem der großen Parkplätze parken und fahren mit einem Pendelbus ins Zentrum.

Inzwischen wurde das Projekt erweitert. »Einmal im Monat fahren alle Einwohner der gesamten Region mit Bus und Bahn umsonst nach Hasselt«, schwärmt Luc Reijnders aus Sint Truiden. Er nutzt diese Gelegenheit zum Einkaufen in der Nachbarstadt.

Wer zahlt die Zeche?

Die Stadt Hasselt zahlt eine Million Euro im Jahr an das Busunternehmen. Das war auch schon vor zehn Jahren so. Die Stadt zahlt also nicht mehr als früher, aber das System funktioniert jetzt besser. Den Rest finanziert die flämische Provinz Limburg gemeinsam mit den anderen belgischen Provinzen. Das Busunternehmen bekommt für alle Fahrten in ganz Belgien pro Jahr etwa 800 Millionen Euro Subventionen. Das charakteristische daran ist: nicht der Fahrgast zahlt für den Öffentlichen Nahverkehr, sondern die Allgemeinheit: der Steuerzahler. Inzwischen machen auch zahlreiche andere Gemeinden in der belgischen Provinz Limburg mit. All diese Städte zahlen anteilmäßig einen bestimmten Betrag pro Einwohner an das Busunternehmen, so wie Hasselt. Der Rest wird nach wie vor von der Provinz subventioniert. Das ist ganz im Sinne von Steve Stevaert, damals Bürgermeister, danach Verkehrsminister und jetzt Gouverneur der belgischen Provinz Limburg: gemeinsam für weniger Verkehrsproblematik und eine saubere Umwelt.



Behaglich, gemütlich, kinderfreundlich. Der Trumpf der Stadt ist, dass sich alles in einem gemütlichen historischen Stadtzentrum und in einem Umkreis von 800 Metern befindet. Alles ist in den meist autofreien Straßen und gemütlichen Gässchen gut zu Fuß erreichbar.



Ein Modell für die ganze Welt

Viele Städte haben sich das Hasselter Modell inzwischen angeschaut und einige haben es teilweise umgesetzt. In der benachbarten Stadt Maastricht fahren Pendler nach den Sommerferien probeweise gratis mit dem Bus.

Die Stadt Maastricht möchte feststellen, ob Arbeitnehmer bereit sind das Auto stehen zu lassen, wenn sie so Geld sparen. In Aachen gibt es keine Überlegungen das Modell Hasselt umzusetzen. Es lasse sich »nicht ohne weiteres auf den öffentlichen Nahverkehr in Deutschland übertragen. Die Struktur der Aachener Verkehrsbetriebe sei zu unterschiedlich«, sagt Heiner Höfken, Fraktionschef der SPD in Aachen.



Kritik: volle Busse

Die erfolgreichste Linie in Hasselt ist die, die ins Zentrum führt. Jeden Monat werden allein zum Marktplatz 60.000 Fahrgäste befördert. Die Gastronomie boomt, die Geschäfte laufen gut, in der Innenstadt gibt es überdurchschnittlich viele Läden. Hasselt ist zur drittgrößten Geschäftstadt Belgiens gewachsen, vor allem durch das kostenlose Bus fahren, so eine Studie des belgischen Wirtschaftszentrums. Die eine Million Euro, die die Stadt pro Jahr in das Unternehmen steckt, verdient sie doppelt und dreifach wieder zurück an Steuern. Einziges Problem: die Busse sind voll. Rentner beschwerten sich, weil sie keinen Sitzplatz mehr bekommen, Jugendgruppen bleiben oft lange im Bus sitzen, ohne Fahrziel. Laut Bürgermeister seien dies aber kleine Probleme, die man lösen könne und die in keinerlei Verhältnis stünden zu den positiven Seiten: mehr Lebensqualität, bessere Luft, keine Staus und im großen und ganzen zufriedene Bürger.



Eine echte Modestadt. Menschen shoppen gern in Hasselt. Wöchentlich locken über 700 Geschäfte und das umfangreiche Modeangebot 140.000 Menschen nach Hasselt. Die Stadt bietet eine gute Mischung aus Konfektion und exklusiven Boutiquen. Geschäfte in alten Lagern oder Kornbrennereien und schön restaurierten Herrenhäusern drücken der Stadt ihren besonderen Stempel auf. Modegeschäfte nehmen mehr als 60 % der Handelsfläche der Stadt ein. Und ihre Anzahl steigt weiter. Der kostenlose Nahverkehr ist aus Hasselt nicht mehr wegzudenken.

THINK

Die Strategie der kleinen Schritte

Das Rezept lautet, sich nicht zu fragen, was wir tun müssen, um die Dinge zu verbessern, sondern was wir tun müssten, um die Lage vollkommen unmöglich zu machen.

Von Paul Watzlawick

Unser Herangehen an die Probleme – gerade vom Systemischen her – sollte durch einen Grundsatz bedingt sein, den viele Problemlöser heute schon anwenden, besonders, wenn es sich um sehr komplexe Situationen handelt. Das Rezept lautet, sich nicht zu fragen, was wir tun müssen, um die Dinge zu verbessern, sondern sich die äußerst nihilistische Frage zu stellen, was wir tun müssten, um die Lage vollkommen unmöglich zu machen.

Dieses scheinbar so negative Denken hat den großen Vorteil, dass wir uns nicht auf weiß Gott welche hohen Ideale einstellen, sondern dass wir uns ernsthaft fragen, welche Systemeigenschaften wir in Betracht ziehen bzw. respektieren müssen, um eine Verschlechterung des Problems zu vermeiden. Der Fehler, den ich sowohl als Therapeut als auch als Berater von Großfirmen am häufigsten sehe, ist die Annahme, dass ein großes komplexes Problem nur durch ebenso große komplexe Lösungsstrategien angegangen werden kann.

Allein schon die Entwicklungsgeschichte des Lebens auf unserem Erdball lehrt uns ein Besseres, denn die unerhörte Komplexität des Lebens entstand aus einfachsten Ausgangsbedingungen und in kleinsten Schritten. Wie wir wissen, waren alle großen Wandlungen in der Evolution katastrophisch. Das Kleine ist möglicherweise bedeutender als das Große. Das ist für viele Weltbeglückter natürlich eine überaus schäbige Idee, mit der man die Massen nicht begeistern kann.

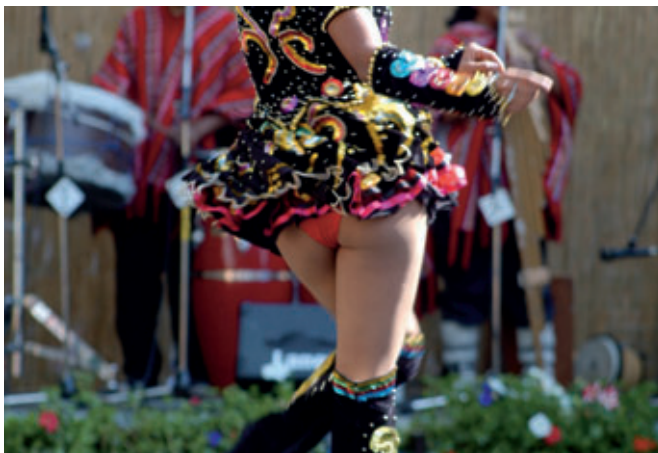
Die Naturwissenschaften haben diese Phänomene bereits in ihrer Sprache und in ihrer Weise postuliert. Sie werden sich erinnern, dass die Entropie im Sinne des Ersten Hauptsatzes der Wärmelehre die Tendenz von Systemen bezeichnet, aus einem Zustand der Ordnung in Unordnung überzugehen. Dagegen gibt es aber auch eine Negentropie, das ist die Art von Prozessen, die wir in der Natur immer wieder beobachten können: das Wachsen, Sich-Verbessern. Ich glaube, wir sollten am besten zu Dienern der Negentropie werden.

Mir ist in diesem Zusammenhang Heinz von Foersters ethischer Imperativ sehr wichtig. Er lautet: »Handle stets so, dass weitere Möglichkeiten entstehen.«

Aus: Paul Watzlawick, *Vom Unsinn des Sinns oder vom Sinn des Unsinn*, Wien 1992

Wahnsinn ist, immer in der gleichen Weise zu verfahren und dabei auf neue Ergebnisse zu hoffen. Die Probleme, die es in der Welt gibt, sind nicht mit der gleichen Denkweise zu lösen, die sie erzeugt hat.

Albert Einstein



Hasselt, Folklorefestival: Stadt der Lebensfreude