Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 26 (2013)
Heft: 11

Artikel: Nie mehr leiden, immer unterwegs
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-392440

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Nie mehr leiden, immer unterwegs

Mobilität ist ein Menschenrecht. Eher verzichten wir auf den Sexual- als auf den Bewegungstrieb. Doch bezahlen wollen wir nicht. Das muss verändert werden.

Text:
Benedikt Loderer

Die erste Stufe der Mobilität ist dem Menschen angeboren, er kommt als künftiger Fussgänger zur Welt. Doch der ist höchstens mitgemeint, wenn man heute von Mobilität redet. Er ist vernachlässigbar. Er findet unauffällig seinen Weg. Nur der Fussgängerstreifen und die Unterführung machen auf ihn aufmerksam. Erst, wenn er anderen Verkehr kreuzt, wird er zu einem Faktor in der Mobilitätsrechnung. Pauvre type!

Die zweite Stufe erklimmen jene, die mit einem mechanischen Gerät, aber eigener Muskelkraft vorankommen. Der Volksmund nennt sie Velofahrer, aber man muss auch diejenigen, die mit dem Trottinett unterwegs sind, dazuzählen, ebenso die Rollschuhfahrer und Rollbrettlimenschen – all jene, die eine Bewegungshilfe benutzen, die sie mit eigener Kraft antreiben. Les sportifs.

Die dritte Stufe erreichen alle, die mit einem öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs sind. Sie wenden keine körperliche Energie zur eigenen Beförderung auf. Für sie gibt es in der Schweiz ein perfekt ausgebautes, kollektives, öffentliches Verkehrssystem, um dessen Dichte und Verlässlichkeit uns die Welt beneidet. Seine Hauptträger sind Bus, Tram und Eisenbahn. Métro, boulot, dodo.

Die vierte Stufe erklettert, wer mit dem eigenen Automobil herumfährt. Auch da wendet der Fahrer oder Passagier keine körperliche Energie zur Fortbewegung auf. Das Auto garantiert die höchste Entscheidungsfreiheit. Jeder fährt, wann es ihm passt. Jede fährt, wohin sie will. Diese Einrichtung heisst motorisierter Individualverkehr (MIV) und ist allgemein als Instrument der persönlichen Freiheit anerkannt. Für viele ist der MIV eine Lebensnotwendigkeit, denn da, wo sie wohnen, wären sie ohne Auto invalid, sprich fahrbehindert. Das Auto ist eine bittere Notwendigkeit und ein Freiheitsinstrument. Ein Statussymbol ist es auch. Es bringt Beachtung und damit Achtung, was zur Selbstachtung führt. L'homme entier.

Die fünfte und höchste Stufe ist das Fliegen. Zwar wird man in eine Angströhre eingesperrt, doch der Zeitgewinn macht alles wett. Auch das Verhältnis zwischen Kosten und zurückgelegter Distanz ist so günstig, dass ein grüner Rechthaber sein muss, wer nicht fliegt. Die Freiheit besteht nicht in der Art des Transports, die ist selbst bei luxuriösen Fliegern gering. Man sitzt gefangen auf seinem Sitz. Nein, sie gründet in der unvorstellbar schnellen Art, überall hin- und ebenso schnell wieder heimzukommen. In 24 Stunden um den Erdball. Le touriste.

Diese fünf Stufen der Mobilität sind mit Absicht nach dem Grad des Energieaufwands geordnet. Wer zu Fuss geht oder Velo fährt, der muss den Antrieb durch Muskelarbeit selbst schaffen, er ist der wahre Automobile, ein Selbstbeweger. Es gibt ein körperlich spürbares Verhältnis zwischen Distanz und Müdigkeit. Der Pilger, der Handwerksbursche auf der Walz und der Infanterist sind die Grundfiguren der ursprünglichen Mobilität. Einverstanden, der Reiter und die Kutschenfahrer sind untergegangene Zwischenspieler eines nicht selbst erzeugten Antriebs. Doch nur Muskelkraft war es ebenso, und sie hatte enge Grenzen. Der Wind hatte auf Schweizer Boden keinen nennenswerten Anteil an der Beförderung.

Erst seit kaum 200 Jahren ist das, was wir heute Mobilität nennen, überhaupt möglich. Dazu brauchte es die Erfindung der Dampfmaschine, des Explosions- und des Elektromotors. Es gibt einen historischen Grundbruch zwischen den handwerklichen Selbstbewegern und den industriellen Fremdbewegten. Dieser Unterschied ist fundamental, nur der Übergang von den Jägern und Sammlern zu den sesshaften, Landwirtschaft treibenden Bauern vor 10 000 Jahren war von ähnlicher Wirkung. Zwischen den Selbstbewegern und den Fremdbewegten liegt eine historische Wasserscheide – in der Schweiz im Jahr 1848. Der Bundesstaat löste den Kantonsbund ab, die Handels- und Wirtschaftsfreiheit hatte ihre Frühlingsblüte, der Nationalstaat nahm seinen Lauf. Vor allem: Die Eisenbahnen sprossen, die Produktion von Fremdbewegten begann. Damit begann auch der das Land umformende Herstellungsprozess von Infrastruktur, der zur heutigen Schweiz führte. Unterdessen ist das Strassen- und Eisenbahnnetz so weit ausgebaut, dass wir unsere Form von Mobilität für gott- oder naturgegeben halten. Die Schweizerische Eidgenossenschaft hat Mutter und Vater: Eisenbahn und Automobil.

Die Erbsünde

Der Gegensatz zwischen Selbstbewegern und Fremdbewegten ist zu einer Art profaner Schuldtheologie geworden. Die Selbstbeweger sind die Reinen. Sie verursachen keine Schäden. Sie sind das auserwählte Volk, das die Schöpfung erhalten wird. Die Erfindung der Fremdbewegung aber ist die Erbsünde der Moderne. Die Fremdbewegten laden seither Schuld auf sich. Sie verbrennen die Ressourcen, leben über ihre ökologischen Verhältnisse. Wie im Religionsunterricht gelernt gibt es drei Sündenstufen für die Fremdbewegten. Wer mit dem öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs ist, begeht eine lässliche Sünde, die zum Beispiel durch grünes Stimmverhalten Absolution erlangt. Wer Auto fährt, der begeht eine schwere Sünde, die echte Reue und Umkehr erforderte. Wer aber fliegt, der begeht eine Todsünde, für ihn wird nur noch Heulen und Zähneklappern sein. An jenem jüngsten Tag, der nicht mehr so fern ist, wird die ausgebeutete Erde kommen, zu richten die Selbstbeweger und die Fremdbewegten. Denn wir haben nur noch eine Frist, und die nutzen wir nach Kräften zu unserem Untergang. Tief im Bauch spüren wir: Dass es so weitergeht, das ist die Katastrophe.

Wie alle sauberen, endgültigen Lösungen hat auch dieser Schuldkatalog seine Wahrheit, trotzdem stimmt er nicht. Niemand ist nur Selbstbeweger, alle sind wir auch Fremdbewegte. Niemand lebt noch vorindustriell, niemand

bewegt sich nur mit Muskelkraft. Elektrisches Licht haben unterdessen alle. Alle sind wir Reine und Sünder zugleich. Eine saubere Gewissenserforschung, wie rein und wie sündig, machen wir allerdings nicht. Wie könnten wir da noch die Ferien in der Karibik rechtfertigen und den Städteflug zum Shopping nach London? Immerhin, den Abfall trennen wir säuberlich. Auf dem Dach summt die Solaranlage, im Keller brummt die Wärmekraftkoppelung, und ein Hybridauto haben wir auch. Wir, die Fremdbewegten, wollen entschuldigt werden, nicht aber unseren Lebensstil ändern. Unsere technischen Bemühungen sind billiger Ablass für unsere ökologischen Sünden.

Das Röcheln der Menschheit

Was folgt aus diesem Ausflug in die ökologische Sonntagsschule? Wie immer man es auch dreht und wendet, die Fremdbewegung ist philosophisch nicht haltbar. Auch ökologisch nicht. Wollen alle Chinesen ein Auto, worauf sie ein so gutes schlechtes Recht haben wie die Urschweizer, so bricht das Ökosystem zusammen, die Menschheit ringt röchelnd nach Luft. Zwar ist sie noch da, doch sie vergiftet unsere Lungen. Aus der Sünde wird eine Tatsache, die Moral wird alltagswirksam. Es zeigt sich: Alle Wirklichkeit ist körperlich. Umgekehrt gilt auch: Erst was körperlich ist, ist wirklich.

Den fundamentalen Unterschied zwischen muskulärer und mechanischer Kraft macht das Prinzip Bequemlichkeit. Es verspricht Geschwindigkeit ohne Anstrengung. Geschwindigkeit heisst Zeitgewinn, der als Distanz konsumiert wird. Weiter draussen wohnen, mehr Freizeitfahrten, weiter fliegen. Dafür braucht es eine Infrastruktur, die die Geschwindigkeit ermöglicht. Die Infrastruktur, nicht das Transportmittel bestimmt die Geschwindigkeit. Darum muss sie auf die höchsten Anforderungen ausgebaut werden, sprich, der Stau muss weg. Stau ist Zeitdiebstahl. Das Nulltempo bestimmt das Bewusstsein, nicht das höchste. Auch eine Eisenbahn, die stehen bleibt, ist ein auszumerzendes Übel. Beim Fliegen werden die Staustunden auf den Flughäfen abgesessen. Warten ist eine Körperstrafe.

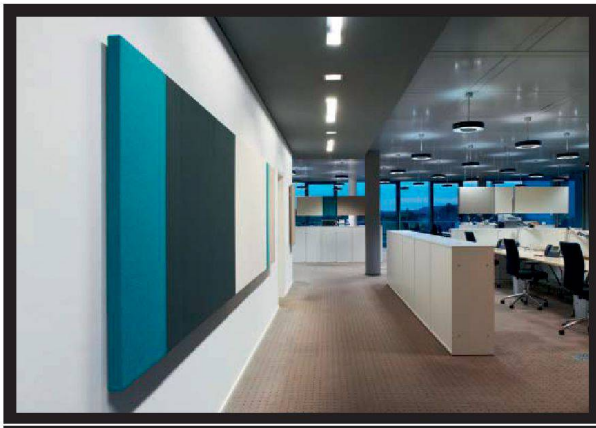
Werden die Transportmittel leistungsfähiger, so werden sie immer auch bequemer. Die Geschichte der Mobilität ist eine ständige Steigerung der Bequemlichkeit. Sie kommt im Gewande der individuellen Freiheit daher. Auch da gilt: Alle Wirklichkeit ist körperlich, diesmal aber mit minus eins multipliziert: Steigt die Bequemlichkeit, sinkt die Anstrengung. Anstrengung ist eine Körperstrafe.

Die Mobilität hat uns von der Körperstrafe der Anstrengung und des Wartens erlöst. Das ist ihr Kern. Die Mobilität gehorcht dem Prinzip Bequemlichkeit. Wir ahnen die Geburt der Moderne aus dem Geist der Bequemlichkeit, doch deren Geschichte ist noch nicht geschrieben, ihre Wirkung als politische Kraft ist noch unbekannt. Sie äussert sich nur negativ, wehrt sich gegen ihre Einschränkung. Der Stau setzt Infrastrukturbauten in Gang; die überfüllte S-Bahn verlangt den Ausbau des Schienennetzes – immer wenn es unbequem wird, verlangt das Prinzip Bequemlichkeit Abhilfe. Das Land gehört den Fremdbewegten, sie beherrschen ganz selbstverständlich die Schweizerische Eidgenossenschaft.

Woher kommt dieser ‹furor mobilitatis›? Er hat uns von der Jahrtausende alten Körperstrafe der Anstrengung befreit. Kein Tragen, kein Warten, kein Stöhnen, Ächzen, Seufzen, Keuchen, kein Schwitzen, keine wund gescheuerten Achseln, keine brennenden Füsse, kein Rückenweh, keine Blasen, keinen Wolf, kein Frieren, keine Nässe, keine Hitze, keine Erschöpfung. Nur noch Wohlgefallen und Leichtigkeit. Nur Angenehmes widerfährt uns. Wir werden getragen, immer und überallhin. Das macht die heutige Mobilität so attraktiv und unersetzlich. Ist sie ein Menschenrecht? Wenn nein, warum doch? Weil sie uns erlöst. Die Mobilität verspricht: nie mehr leiden.

Bitte zahlen!

Den Bequemlichkeitstrieb zu bekämpfen, ist aussichtslos. Eher verzichten wir auf unser Sexualleben. Da hilft nur eines: Bitte zahlen! Dass man für einen Flug nach Berlin oder Rom weniger bezahlen muss als für ein Essen im Restaurant, ist nicht billig und recht, sondern unmoralisch und falsch. Es ist Diebstahl. Wer fliegt, stiehlt den künftigen Generationen etwas von den endlichen Ressourcen. Darum soll er zahlen, was er verbraucht. Alles. Die Billigfliegerei muss der Kostenwahrheit weichen. Fliegen muss kosten, was es wirklich kostet. Heute zahlt, wer mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, nur die Hälfte, wer Auto fährt, zwar die Strassen, nicht aber die externen Kosten von rund acht Milliarden Franken pro Jahr. Die Fremdbewegten werden massiv subventioniert. Ist das ihr Menschenrecht? Warum müssen sie nicht zahlen? Weil sie in der Mehrheit sind. Weil ihre Bequemlichkeit selbstverständlich ist, gesellschaftlich anerkannt und ökonomisch notwendig. Doch die Produktionskosten werden nur zu einem kleinen Teil von denen bezahlt, die es heute bequem haben. Den grossen Rest überlassen sie den kommenden Generationen. Wer Schulden macht, wird schuldig.

Die Kostenwahrheit für Fremdbewegte ist keine moralische Forderung, sondern eine ökonomische Notwendigkeit. Es geht um die Zuteilung der Güter. Sind sie zu billig, werden sie vergeudet und fehlen denen, die sie später dringend benötigen. Die Kostenwahrheit im Verkehr einführen heisst, aufhören auf Pump zu fahren. Alle sind wir für die Nachhaltigkeit, doch unbequem darf sie nicht sein. Uns erwartet ein unbequemes Erwachen. Ist Mobilität ein Menschenrecht? Wenn nein, warum nicht? Weil sie unsere Zukunft ruiniert. ●

Benedikt Loderer
ist Stadtwanderer.