

# Unser liebes Auto...

Autor(en): **Remund, Hansueli**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **37 (1980)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Unser liebes Auto...

**plan**  
Editorial

In Südengland habe ich ein lustiges Schauspiel beobachten können. An den Wochenenden fahren Hunderte von Familien aus dem Innenland an die Meeresküsten, um einige Stunden der Erholung zu verbringen. Was mich aber besonders erstaunt hat, ist, dass diese Familien ihr Auto dabei nie verlassen. Über lange Strecken stehen die Wagen an den Küstenstrassen. Darin sitzen Eltern, Kinder und Verwandte, picknicken, lesen Zeitung usw., aber niemand verlässt das Auto. Nach einigen Stunden «der Erholung» fahren sie dann alle wieder nach Hause...

In Amerika ist die Autoverliebtheit längst bekannt und auch für uns Europäer nichts Neues: Kinos und Kirchenpredigten, bei denen man das Auto nicht mehr verlassen muss, Einkauf und für uns ungewohnt lange Autofahrten zum Arbeitsplatz gehören zum Alltag. Dabei dürfen wir nicht vergessen, dass grösste städtische Regionen von ihrer Siedlungsstruktur her ohne Auto überhaupt nicht mehr lebensfähig wären. Vor allem die Städte an der Westküste (Los Angeles, San Francisco) weisen riesige Einfamilienhausquartiere auf, die sich kilometerweit erstrecken und fast ausschliesslich nur mit dem Auto zu erreichen sind. Wen wundert's, wenn ein Präsidentschaftskandidat auf Resonanz stösst, der verspricht, alle Energiesparmassnahmen aufzuheben und dem Auto wieder volle Entfaltungsfreiheit zu gewähren...

An einem Ferienort treffen wir eine belgische Familie auf einem Zeltplatz. Die Familie verbringt viel Zeit hinter dem Steuer. Wohlgemerkt, ohne zu fahren. Der beliebteste Platz ist derjenige hinter dem Steuer...

Eine Frau äussert sich über die sonntäglichen Autostaus auf den Autobahnen. Sie gibt freimütig zu, sehr oft in einem Stau zu stehen. Das übe auf sie eine gewisse Faszination aus...

Vor einiger Zeit habe ich mir überlegt, was ich alles zum Energiesparen beitragen könnte. So habe ich mir vorgenommen, auf der Autobahn nicht mehr über 110 km/h zu fahren. Ich war etwa zwei Wochen nicht nur der Langsamste auf der Autobahn, sondern auch ein Verkehrshindernis. Ich habe meinen Vorsatz wieder aufgegeben. Freiwillingig geht sowas nicht. Offenbar geht es nur, wenn ich so schnell wie möglich fahre, so viel Benzin wie möglich verbrauche, damit der Zeitpunkt möglichst bald kommt,

wo mit Verordnung alle langsamer fahren werden...

Dass die Abstimmung «12 autofreie Sonntage» kaum eine Chance haben würde, war mir von Anfang an klar. Dass die Vorlage aber mit derartiger Deutlichkeit verworfen würde, hat mich trotzdem erstaunt. Doch müssen wir alle zur Kenntnis nehmen, dass auch in der Schweiz das Auto zum täglichen Brot gehört. Darauf auch nur ausnahmsweise zu verzichten, wird als unzumutbare Einschränkung der persönlichen Freiheit empfunden. Eine Freiheit, anderen Leuten vor der Wohnung durchzufahren; man ärgert sich aber entrüstet über Gleichgesinnte, die vor unserer Wohnung vorbeifahren...

All diese Gedanken sind mir in den Sinn gekommen, als ich auf der Heimreise aus dem Tessin mit meiner Familie bei Airolo in der Autokolonne stand. Ich möchte mich darum von all dem Gesagten keineswegs ausschliessen. Ich bestätige mir nur selber, wie wichtig und wie angenehm mir das Auto ist. Was das Auto betrifft, bin ich absolut ein Durchschnittsbürger.

Was mich an der ganzen Geschichte beschäftigt, ist mein Beruf als Planer. Ich setze mich nämlich überzeugt und energisch für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein. In unserem Wohnquartier wird die Gestaltung einer Wohnstrasse diskutiert. Ich bin auch ehrlich überzeugt, dass der Autoverkehr uns zwar eine noch nie gekannte Mobilität verschafft, aber gleichzeitig auch viel unserer Lebensqualität kaputtgemacht hat. Bei allen Überlegungen, wie das öffentliche Verkehrsmittel auf Kosten des Autos gefördert werden könnte, müssen all die dargestellten Beispiele nachdenklich stimmen. Unser tägliches Leben ist so stark mit dem individuellen Verkehrsmittel verbunden, unsere Angewohnheit, spontan und ohne zeitliche Rücksichtnahme handeln, fahren, uns verändern zu können, ist ein charakteristisches Gut unserer Gesellschaft geworden. Können wir unsere Lebensformen ohne Auto überhaupt aufrechterhalten? Kann das öffentliche Verkehrsmittel alle Arbeitenden, Einkaufenden, zur Schule Gehenden aus all den Streubausiedlungen in unserer Region überhaupt zeitgerecht zum Ziele bringen?

Vergleichen wir nicht zwei untaugliche Verkehrsmittel miteinander? Gehören nicht beide Verkehrsarten einer vergangenen Zeit an, die nicht mehr aktuell ist?

● Der fahrplangebundene Verkehr des Trams, des Busses oder der Eisenbahn hat sicher seine ganz berechtigten Aufgaben. Doch kann er langfristig nie die Vorzüge des Autoverkehrs wettmachen. Der öffentliche Verkehr wird sich immer auf ihm besonders zugeschnittene Teilbereiche des Transportes beschränken. Der öffentliche Verkehr in seiner heutigen Form ist ein Kind der Jahrhundertwende, der Vor-Auto-Zeit.

● Die Grenzen des Autos sind heute ebenso bekannt. Doch keine Alternative ist attraktiv genug, seine Vorherrschaft zu brechen. Nur einschneidende, rigorose Massnahmen können dort, wo die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs untragbar geworden sind, eine Einschränkung bringen. Von einer Abkehr vom Auto oder gar von einer Trendwende darf niemand ernsthaft sprechen. Und doch müssen wir einsehen, dass das Auto vor allem in städtischen Regionen keine rosigen Zukunftsaussichten verspricht. Auf die Dauer können wir nicht mit Lug und Trug alle Auswirkungen des Autos verdammen und bekämpfen, gleichzeitig aber das Auto als heilige Kuh weitervereheren.

Ich bin überzeugt, dass die Zukunft unseres Verkehrs nur in der Entwicklung eines Transportmittels liegt, das die vorteilhaften Eigenschaften des Autoverkehrs und gleichzeitig auch die Vorzüge des Linienverkehrs aufnimmt. Ich weiss aber auch, dass die Entwicklung eines neuen Verkehrsmittels erst dann möglich sein wird, wenn sich die heutige Form des Verkehrs energiemässig und ökologisch totgefahren hat und unsere Wirtschaft gezwungen ist, sich etwas einfällen zu lassen. So träume ich vorderhand von einem Kleinauto, das bei mir zu Hause in der Garage steht, das mit Batterieantrieb zur Hauptstrasse fährt, sich dort in ein öffentliches Liniennetz eingliedert, wo ich mit Tastendruck mein Ziel bestimme, ich mich dann der Zeitung widme, während sich mein Fahrzeug sein Ziel auf der vorgegebenen Linie selber sucht.

Zugegeben, ein Traum! Wer kann mir das als Planer angesichts der heutigen Verkehrssituation schon verargen. Solange wir nicht aufgehört haben, an eine bessere Lebensform vor allem in unseren Städten zu glauben, solange dürfen wir nicht aufhören, von einem Verkehrsmittel zu träumen, das in die Zukunft und nicht in die Vergangenheit weist.

Hansueli Remund