Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 53 (1974)
Heft: 7-8

Artikel: Verkehr : ein soziales Hindernis (I)
Autor: Jost, Ruedi
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-338861

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: 13.07.2025

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

Ruedi Jost

Verkehr — ein soziales Hindernis (I)

Wir sind es seit langem gewohnt, den Verkehr wie ein Naturereignis zu nehmen. Und wenn er zu viel wird, so schimpfen die meisten Zeitgenossen über die Autos der andern. Zeitgenossen, die weiterdenken, fordern die Priorität des öffentlichen Verkehrs. Die Verfechter des öffentlichen Verkehrs machen es sich aber dann zu leicht, wenn sie es beim Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr bewenden lassen und keine Unterscheidung zwischen sinnvollem und sinnlosem Verkehr machen. Eine seriöse Beschäftigung mit dem Verkehr verlangt auch den Einbezug der Verkehrsverursachung.

Sicher: Der Verkehr gehört zu den elementarsten menschlichen Aktivitäten. Ohne Verkehr ist unsere Gesellschaft nicht denkbar. Aber heute macht die messbare Gesamtbelastung der Umwelt durch den Verkehr, den öffentlichen wie den privaten, einen ganzen Drittel aus, ganz genau: 32,5 Prozent. Auf Kosten des Verkehrs gehen 80 Prozent des Lärms, 50 Prozent der Luftverschmutzung, 46 Prozent der Todesfälle durch Unfälle, 34 Prozent der Raumbelastung ohne Landwirtschaft, 20 Prozent des Energieverbrauchs, 20 Prozent des Bruttosozialproduktes, 5 Prozent der Gewässerverschmutzung und 5 Prozent der Raumbeanspruchung mit Landwirtschaft[1].

Man spricht heute mit Recht von einer Verkehrsplage. Doch sind Verkehrsplagen nichts Neues. Die vermutlich erste Verkehrsplage raubte seinerzeit schon den alten Römern den Schlaf. Im 19. Jahrhundert brachte der Verkehr unbeschreiblichen Dreck, Gestank und Lärm in die damaligen Weltstädte. Und die aktuelle Verkehrsplage ist nicht besser: der Mensch wird gezwungen, einen immer grösseren Teil seiner Lebenszeit im Verkehr zu verbringen. Oder: Er wird in irgendeiner Art durch den Verkehr empfindlich gestört, wenn nicht gar umgebracht. Und nicht zuletzt: Der Verkehr entwickelt sich immer mehr zu einem beträchtlichen sozialen Hindernis.

Das alles wäre nicht nötig, wenn nicht eine Allianz von gedankenlosen (sprich: wertfreien) Planern, interessierter Wirtschaft, profitierendem Kapital und expertengläubigen Politikern beziehungsweise Interessepolitikern diese Verkehrsplage, einer Teufelsspirale gleich, zu steigern vermöchte.

Die SP des Kantons Zürich hat nach dem U- und S-Bahn-Debakel eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Ihre Aufgabe war es, die Probleme des öffentlichen Verkehrs in einem weiteren siedlungs-, wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Rahmen zu beurteilen, aber auch ein Programm und konkrete Forderungen an den öffentlichen Verkehr zu umreissen.

[1] Eidg. Amt für Verkehr/Basler & Hofmann: «Die Belastung der Umwelt durch den Verkehr»; Bern 1973.

Profil wird die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe in den nächsten Nummern vorstellen. Der folgende Beitrag ist als Einführung in die allgemeine Verkehrsproblematik gedacht.

Altrömische Verkehrsplage

Im alten Rom war, mit wenigen Ausnahmen, tagsüber jeder Wagenverkehr untersagt. Das Verbot hatte praktische Gründe, die L. Annaeus Seneca 45 Jahre vor Christus, zur Zeit Julius Cäsars, festgehalten hat:

«In unserer Stadt herrscht selbst auf den breitesten Strassen ein ununterbrochener Fussgängerverkehr, und wenn unvermutet irgendein Hindernis auftaucht, das sich dem Menschenstrom entgegenstellt, gibt es einen furchtbaren Zusammenstoss. Die Einwohnerzahl unserer Stadt ist so gross, dass wir gleichzeitig drei Theater brauchen und die Lebensmittel aus der ganzen Welt einführen müssen.»[2]

Der Wagenverkehr wurde daher nur noch nachts erlaubt. Dies verursachte jedoch Nachtlärm und eine neue Plage: Schlaflosigkeit. Der römische Zeitgenosse Juvenal beschreibt die Plage so:

«Hier in Rom sterben viele Kranke daran, dass sie nachts nicht schlafen können . . . Wo ist eine Wohnung zu finden, in der man noch schlafen kann? In unserer Stadt ist der Schlaf ein Luxus, der ein Vermögen kostet. Es ist dies unsere Hauptkrankheitsursache. Das Getöse in den engen, gewundenen Strassen . . . könnte einem Drusus oder einer Robbenherde den Schlaf rauben.»[3]

Die Verkehrsplage ist demnach schon mindestens 2000 Jahre alt. Und sie ist immer eine Folge grosser Städte gewesen.

Dreck, Gestank und Lärm

Das haben auch die Londoner des 19. Jahrhunderts zu spüren bekommen. In einem Bericht über das London von 1890 ist diese Zeit so festgehalten worden:

«Der gesamte ungeheure Fahrverkehr Londons hing vom Pferd ab . . . Das charakteristische Aroma Londons, das die Nase mit vergnügter Erregung erkannte, war das der unzähligen Pferdeställe.

Ein noch konkreteres Merkmal des Pferdes aber war der Dreck, trotz der Aktivität eines Bataillons von rotbejackten Jungens, die zwischen den Rädern und Hufen mit Eimer und Besen wirkten; die Eimer wurden in eiserne Behälter am Gehsteigrand ausgeleert, aber der Dreck überflutete trotzdem die Strassen über den Rinnstein hinaus mit butterbrauner ‚Erbsensuppe' oder überzog die Strassenoberfläche wie mit Schmieröl oder Kleie – zur Freude der Fussgänger . . .

[2] Arnold J. Toynbee: «Unaufhaltsam wächst die Stadt»; Kohlhammer 1971.

[3] Jane Jacobs: «Tod und Leben grosser amerikanischer Städte»; Bauwelt Fundamente/Bertelsmann Fachverlag 1963.

Und zu dem Dreck kam der Krach, der wiederum vom Pferd herrührte und wie ein mächtiger Herzschlag die inneren Bezirke von Londons Leben durchpulste. Es war etwas Unvorstellbares. Die Strassen in London waren gleichmässig mit ‚Granit'-Steinen gepflastert . . . und das Hämmern einer Unzahl von eisenbeschlagenen Hufen, der betäubende trommelnde Rhythmus der Wagenräder, die zwischen den Scheitelpunkten der Pflastersteine wie Stöcke, die man an einem Zaun entlangschliddern lässt, hin- und herschlugen; das Gekreisch und Gedröhne und Geklirr und Geratter der Fahrzeuge, leichter und schwerer; das Scheppern des Pferdegeschirrs . . ., verstärkt durch das Geschrei und Gebrüll derjenigen unter den Kreaturen Gottes, die sich noch irgendwie verständlich machen wollten, verursachten einen Radau . . . der jenseits jedes Fassungsvermögens ist . . .»[4]

Masslose Erweiterung von Zeit und Raum

Soweit der Bericht aus dem London von 1890. Man kann sich vorstellen, wie gross die Erleichterung war, als dann schon in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts die ersten U-Bahnen durch die damaligen Weltstädte ratterten und bald darauf das Motorfahrzeug das Pferd zu verdrängen begann. Die damalige Aufbruchstimmung hielt 1926 Hannes Meyer in der Kunst- und Architekturzeitschrift «werk» fest:

«Unsere Strassen stürmen die Autos: Von 18 bis 20 Uhr umspielt uns auf der Trottoirinsel der Pariser Avenue des Champs Elysées das grösstmögliche Fortissimo grossstädtischer Dynamik. ‚Ford' und ‚Rolls-Royce' sprengen den Stadtkern und verwischen Entfernung und Grenze von Stadt und Land. Im Luftraum gleiten Flugzeuge: ‚Fokker' und ‚Farman' vergrössern unsere Bewegungsmöglichkeit und die Distanz zur Erde; sie missachten die Landesgrenzen und verringern den Abstand von Volk zu Volk. Lichtreklamen funken, Lautsprecher kreischen, Claxons rasseln, Plakate werben, Schaufenster leuchten auf: Die Gleichzeitigkeit der Ereignisse erweitert masslos unseren Begriff von ‚Zeit und Raum'. Wir leben schneller und daher länger. Unser Sinn für Geschwindigkeit ist geschärfter denn je und Schnelligkeitsrekorde sind mittelbar Gewinn für alle.»[5]

Wir sind wieder soweit

Ebenfalls in den zwanziger Jahren plante Le Corbusier seine Cité Radieuse als Park-, Turm- und Schnellstrassen-Stadt. In den dreissiger Jahren wurde von aufbrechenden Architekten die Charta von Athen proklamiert. Sie forderte neben anderem die Trennung von Wohnen, Arbeiten und Erholen, aus gutgemeinten Gründen selbstverständlich. Le Corbusier beflügelte eine ganze Planergeneration. Auch Hannes Meyers Manifest von der «Neuen Welt» ist in der Zwischenzeit Wirklichkeit geworden.

[4] werk / œuvre, 12/73.

[5] Lucius Burckhardt in «Stadt in der Krise», Hörzyklus von Radio DRS, 1973.

Und wir sind wieder soweit wie 1890 London, diesmal in unzähligen, endlosen Agglomerationen in allen fünf Erdteilen. Der Verkehr ist für Millionen zu einer stinkenden, lärmigen, zeitraubenden und tödlichen Folter geworden. Wie konnte das so weit kommen?

Schon bei den alten Römern war der jeweilige Grad der Verkehrskapazität die natürlichste Grenze des städtischen Wachstums. Eine Stadt konnte also nur so weit wachsen, wie es der technische Stand, der Grad des Ausbaus und die Aufnahmefähigkeit des Verkehrs erlaubte. Die neuen öf-Urgrossvätern erfunden worden waren, vermochten nun diese Kapazität fentlichen und privaten Verkehrsmittel, die eben von unseren Gross- und auf einen Schlag zu vervielfachen und lieferten so die technischen Voraussetzungen für die heutigen Riesen-Agglomeration.

Allianz handfester Interessen

Die Idee von der Trennung elementarsten menschlichen Aktivitäten und die neuen Verkehrsmittel hätten wohl kaum so rapid zum heutigen Grad der Zersiedlung und Entmischung geführt, wäre sie nicht von einer abgerundeten Allianz handfester Interessen forciert worden.

In dieser Allianz reichen sich Baugewerbe, Bodenspekulanten, Automobilindustrie, Benzinfirmen, der bürokratische Dienstleistungssektor und die offizielle Planung gegenseitig die Hand.

Die Allianz ermöglichte einen bisher ungeahnten Bauboom. Siedlungen und Wohnblöcke schossen wie Pilze aus dem Boden. Zwischen 1959 und 1970 wurden jährlich 2,5 Milliarden in Strassen investiert. Und wenn 1950 auf 1000 Einwohner erst 31 Personenwagen gezählt wurden, so steigerten sich diese Vehikel 1960 schon auf 94 und 1970 bereits auf 221 Personenwagen. Und schliesslich eroberte sich der bürokratische Dienstleistungssektor in kurzer Zeit auf Kosten der Stadtbewohner die besten städtischen Standorte.

Der Soziologe Lucius Burckhardt hat diesen Vorgang beim Verkehr treffend festgehalten, wenn er sagt:

Sich selbst fortzeugende Verkehrsmisere

«Die in jenen Jahren praktizierte Planung hatte insofern den Charakter eines Syndroms, als sie die Engpässe, die sie zu überwinden vorgab, fortlaufend selber schuf. Ständig wurden die Innerstadtstrassen dem wachsenden Verkehr durch Verbreiterung angepasst, neue Parkplätze geschaffen, was beides neuen Verkehr in die Stadt zog. Sukzessive versperrte der so geschaffene Privatverkehr dem öffentlichen Verkehrsmittel den Weg, bis dieses ohne Fahrplan einherfuhr und jeder, der zur Zeit zur Arbeit kommen wollte, auf das Privatauto umstieg. Regierungen, Parteien, Automobil- und Architekturverbände schufen das Gefühl eines «Rechts auf flüssigen Privatverkehr» und lehrten den Wähler, im Brustton der Überzeugung alle den Privatverkehr fördernden Massnahmen anzunehmen und

damit das Fundament für weitere politische und finanziell einträgliche Massnahmen zu legen.

Die sich selbst fortzeugende Verkehrsmisere ist aber nur der sichtbare Teil des ganzen Syndroms. Die Strassenverbreiterungen gehen auf Kosten des alten städtischen Wohnraums; sie brachten Liegenschaften aus festem Besitz auf den Markt, führten zu Abbrüchen und höheren Neubauten an den verbreiterten Strassen. In dreifacher Weise belebte das den Markt: einmal konnte man an den Innerstadtstrassen Bürobauten erstellen, sodann am Stadtrand Wohnungen für die aus der Stadt vertriebenen Mieter, und schliesslich war mit dieser vergrösserten Distanz vom Wohnort zum Arbeitsplatz wiederum ein neues, nach Verflüssigung rufendes Verkehrsaufkommen geschaffen.»[6]

Strukturwandel hält den Prozess in Gang

Der einmal in Gang gekommene Prozess der Entmischung und Zersiedlung und damit verbunden die stetige Verlängerung der Verkehrswege erhält heute die nachhaltigste Unterstützung durch den wirtschaftlichen Strukturwandel.

Wirtschaftlicher Strukturwandel heisst hier: Übergang vom industriellen ins nachindustrielle Zeitalter. Das Kennzeichen dieses nachindustriellen Zeitalters ist statistischer Art. Es ist dann Wirklichkeit, wenn mindestens die Hälfte der Erwerbstätigen im bürokratischen Dienstleistungssektor arbeiten.

Die Städte Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne, St. Gallen, Luzern, Freiburg, Neuenburg und Chur haben die magische 50-Prozent-Schwelle bereits überschritten. Und im Jahre 2000 soll nach den Berechnungen der Prognostiker die ganze Schweiz so weit sein.

Die Städte spielen im Strukturwandel überhaupt eine grosse Rolle. Denn sie stellen für den Dienstleistungssektor das eigentliche Element dar. Vor allem die Innenstadt bietet Geschäften, Zentralverwaltungen und überhaupt sämtlichen kapitalintensiven Dienstleistungsbetrieben eine Standortqualität von überragender Bedeutung: einmal die Verkehrslage mit der besten Zugänglichkeit innerhalb der Region, dann die Prestige- und Repräsentationslage, die sich sowohl aus der Nachbarschaft zu traditionellen, mit symbolischen Werten behafteten Institutionen als auch aus der Ballung der führenden neueren Institutionen wie Kaufhäuser, Banken und Versicherungen ergibt.

Einwohner werden durch Arbeitsplätze verdrängt

Das Stadtzentrum wird so zum Central Business District. Hier gibt es für Stadtbewohner, aber auch für Gewerbe und Industrie keine Zukunft mehr. Sie werden verdrängt: in die Aussenquartiere, in die Vororte und bis weit in die Region hinaus.

[6] Angelo Rossi in «Stadt in der Krise», Hörzyklus von Radio DRS, 1973.

Der Nationalökonome Dr. Angelo Rossi unterscheidet bei dem damit verbundenen Ersetzungsprozess von Einwohnern durch Arbeitsplätze vier Kausalzusammenhänge.

Erstens verursacht der Zuwachs von Arbeitsplätzen (dieser ist durch den Strukturwandel in den Städten gesichert) die Verdrängung städtischer Bevölkerung in die Vororte.

Zweitens bringt der Zuwachs von Arbeitsplätzen den Nachzug von zusätzlich Erwerbstätigen mitsamt ihren Familien, was ebenfalls zu einem Bevölkerungszuwachs in den Vororten führt.

Drittens bedingen die verdrängten städtischen Bewohner wie auch die Neuzuzüger in den Vororten einen Nachzug von Arbeitskräften in diese Vororte, die wiederum ihre Familien nachziehen. Dies führt zu einem zusätzlichen Bevölkerungszuwachs in den Vororten.

Viertens schafft der gesamte Bevölkerungszuwachs der ersten drei Kausalzusammenhänge die Voraussetzung für einen neuen Arbeitsplatzzuwachs in der Stadt.

Der Prozess geht so weiter und wird höchstens durch Engpässe im Agglomerationsverkehr abgebremst.

Schwindsüchtiges Wachstum

Es scheint paradox: während eine ganze Völkerwanderung in die grossen Agglomerationen stattfindet, verlieren diese Agglomerationen ihre Bevölkerung. 1970 zählte man in den 31 schweizerischen Agglomerationen 3 257 587 Einwohner; 1972 jedoch wider Erwarten über 10 000 weniger. Dies trotz allen Konzentrationsbewegungen und allgemeinem Bevölkerungszuwachs. Das kommt daher, dass zu einer Agglomeration nur jene Vororte gezählt werden, die mindestens einen Drittel Pendler aufweisen, also Berufstätige, die ausserhalb ihrer Wohngemeinde arbeiten.

Jährlich werden so immer wieder neue Gemeinden zu bestimmten Agglomerationen geschlagen, so dass sie sich ständig ausweiten. Aber der Bevölkerungsexodus in die Region hinaus verläuft noch viel schneller als Gemeinden zu den Agglomerationen gerechnet werden können.

Keine optimalen Lebensbedingungen

Vor allem werden junge Familien aus der Stadt an den Agglomerationsrand verdrängt. Viele, die neu in eine grosse Agglomeration zuziehen möchten, weil sie dort einen Arbeitsplatz gefunden haben, finden dort überhaupt keine Wohnung. Verfolgt man den Wohnungsmarkt, wie er in den Tageszeitungen der grossen Agglomerationen zum Ausdruck kommt, so sieht man, dass mindestens die Hälfte der angebotenen Wohnungen weit ausserhalb der Agglomerationen und oft sogar in kleineren Nachbaragglomerationen liegen.

Unter diesen Umständen können keine optimalen Lebensbedingungen gesichert werden. Es entstehen immer längere Wege zu den Arbeitsplätzen,

kulturellen Zentren und zentralen Einrichtungen. Das wirkt sich nachhaltig auf die Länge und Gestaltung der Freizeit aus. Dabei werden auch immer wieder alle Arbeitszeitreduktionen weggefressen.

Von dieser Vorortebildung werden einzelne Gruppen ganz besonders getroffen: Arbeiter, untere Angestellte und jüngere Familien. Ihre Isolierung von den städtischen Zentren wird zu einem sozialen Hindernis, besonders für Frauen und Kinder.

Mit dem schwindsüchtigen Wachstum der Agglomerationen steigen aber auch die sozialen Kosten an, also jene Kosten, die von bestimmten Gruppen verursacht, deren Auswirkungen von anderen – meist von der Gemeinschaft insgesamt – getragen werden müssen.

Wer beutet wen aus?

Aber für den Unternehmer im Dienstleistungssektor hat diese Entmischung und Zersiedlung Sinn. Den Standort seiner Firma in der Stadt zu haben, heisst für den Unternehmer den Zugang zu einem sehr grossen Markt zu gewinnen. Gleichzeitig kann er die externen Effekte geniessen, die durch die Präsenz von zahlreichen anderen Firmen in der Stadt entstehen.

Angelo Rossi sagt, die Wirtschaftswissenschafter hätten die Standortprobleme für Wohnungsbau, Industrie und Dienstleistungen ohne Zweifel seriös studiert und seien auch in der Lage zu erklären, warum in einer Agglomeration immer die Tendenz zur Entmischung bestehe. Wörtlich fährt er fort:

«Da es sich um eine Erscheinung handelt, die im freien Markt zwangsläufig entstehe, halten sich die Ökonomen auch wenig darüber auf: Meistens wird die Entmischung und die damit verbundene Verdrängung der Wohnquartiere an die Peripherie einfach als ‚wirtschaftliche Notwendigkeit' betrachtet. Doch die zentrale Frage, ob diese ‚wirtschaftliche Notwendigkeit' auch im Interesse des Gemeinwohls sei, wird dabei nicht beantwortet ... Schliesslich sei noch folgendes gesagt: man hört oft, dass durch die Entmischung die Stadtzentren durch die Vororte ausgebeutet würden. Dass dem nicht so ist, zeigt der Verlauf der Entmischungsprozesse: dieser Verlauf sagt vielmehr, dass es die Unternehmer im privaten Sektor sind, welche die Gemeinschaft ausbeuten.»[7] Aufschlussreich ist es, dass bisher die sozialen Kosten und auf der anderen Seite die Agglomerationsrendite noch nie aufgeschlüsselt worden sind.

Soziales Hindernis für wen?

Alles in allem: von den neuen Möglichkeiten im Verkehr, und vor allem vom Auto, hatte man einst so etwas wie Befreiung erwartet. Man erwartete vom Verkehr gesellschaftliche und wirtschaftliche, kollektive und individuelle Möbilität.

[7] Angelo Rossi, unveröffentlichtes Manuskript, 1972.

Jetzt, da wir glücklich befreit sind, sieht die masslose Erweiterung von Raum und Zeit etwas anders aus. Und wir müssen schlicht und einfach feststellen, dass sie nur wenigen Vorteile gebracht hat. Die alten Siedlungsstrukturen, die noch eine Einheit von Arbeiten, Wohnen und Erholen darstellten, sind zerstört. Grosse Teile der städtischen Wohnbevölkerungen sind vertrieben. Und für jene, die vertrieben worden sind oder mit riesigen Erwartungen in die grossen Agglomerationen gezogen sind und nun draussen vor der Stadt in Schlafsiedlungen leben, ist die neue Mobilität zu einer neuen Voraussetzung, zu einer neuen Hürde geworden, die sie mühsam überspringen müssen, wenn sie an dieser Welt teilhaben wollen. Wer diese Hürde fast nicht zu überspringen vermag, das sind vor allem Mütter und Kinder, Jugendliche, die sich in der Ausbildung befinden und die älteren Mitmenschen, also all jene, die sich nicht im Erwerbsleben befinden, ist der Verkehr inzwischen zu einem zusätzlichen sozialen Hindernis geworden. Davon können wir auch den öffentlichen Verkehr nicht dispensieren.

Zur Dreifaltigkeit Auto/Treibstoff/Strassenbaukapital kommt in den Städten, wo die Verkehrsmisere am grössten ist, als viertes das *Bodenkapital.* Es erzeugt immer längere Verkehrswege, weil es den Boden an die Meistbietenden verkauft: immer mehr Boden im Stadtzentrum gelangt an Finanz-, Handels- und Industriekapital, die hier Unmassen von Angestellten beschäftigen. Immer weiter draussen am Stadtrand gelegener Boden gelangt an das Wohnungskapital, das hier Wohnungen an eben jene Angestellte verkauft, die dann immer längere, nerventötendere Wege zur und von der Arbeit haben.

Die Profitvernunft des Auto/Treibstoff/Strassenbaukapitals, die den Massenverkehr mit Privatautos produziert, multipliziert mit der Profitvernunft des Bodenkapitals, das diesen Verkehr auf immer längere Wege schickt, ergibt als Resultat die monumentale Unvernunft des grossstädtischen Verkehrs. *Günther Nenning* in «Rot und realistisch»