

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 13 (2006)
Heft: 144

Artikel: Macht euch weiterhin Sorgen
Autor: Fässler, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-885176>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

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

macht euch weiterhin

Mit dem Kabarett «Geschwindigkeit – Faschismus – Autobahn» sorgte er 1986 für einen Skandal. 1994 kämpfte er mit der Gruppe «SToAU» für die Initiative «Stadt ohne Auto». Heute wundert sich Hans Fässler, wie unbekümmert Linke und Grüne Auto fahren. Und wie wenig Widerspruch sie dabei ernten

S

o sollte es sein: Dass einem ein junger, radikaler Autogegner (Mitglied der Gruppe «WomP – Welt ohne motorisierten Privatverkehr») dabei erwischt, wie man eine Mitfahrgelegenheit von Trogen nach St.Gallen benutzt hat, am Abend nach der Gewerkschaftssitzung an der Zellwegerschule, weil der Heimweg zu dieser Tageszeit mit Trogenerbahn und VBSG etwa viermal so lange dauert. Dass er einem schroff zur Rede stellen würde: «Du hast dich doch geweigert, damals in den achtziger Jahren, in einem Auto auch nur mitzufahren! Hast von Albert Camus erzählt, der sich mit dem Zugsbillet in der Tasche von einem Freund überreden liess, von Marseille nach Paris im Auto mitzufahren. Und dann in einem blödsinnigen Autounfall sein Leben liess.»

So sollte es sein. Dass einem ein bürgerlicher Politiker erkennt, wie man auf der Stadtautobahn unterwegs ist, das Auto voll geladen mit Hellraumprojektor, Leinwand, Gitarren und anderen Kabarett-Utensilien. Dass er einem darauf ansprechen würde: «Du hast doch damals mit dem Paul Rechsteiner zusammen dieses Transparent hochgehalten, bei der Einweihungsfeier der Stadtautobahn: Eröffnung der Schnittwunde.» So sollte es sein.

So sollte es sein: Dass vor einem ein guter alter Bekannter über den Fussgängerstreifen läuft, als man mit dem Auto und einem sperrigen Möbelstück unterwegs ist oder vielleicht sogar ohne ein solches. «Du hast einem doch damals permanent ein schlechtes Gewissen gemacht», würde er einem vorwerfen. «Alles sollte mit dem Velo oder zu Fuss erledigt werden, gell? Wie hiess doch noch die Utopie? SToAU – Stadt ohne Auto?» So ist es aber nicht. Statt dessen bekommt man Glückwünsche: «Ist doch schön, dass die Linken und Grünen nicht mehr alles so streng sehen! War doch fürchterlich, diese Prinzipienreiterei damals! Heute nimmt man die Dinge doch etwas lockerer, gell! Hat doch auch Vorteile, ein Auto, gerade mit Familie!

Und der alte Chevrolet 57 BelAir ist, einmal rein ästhetisch betrachtet, doch schlicht umwerfend!»

Macht der Geschwindigkeit

Dabei hat sich gegenüber den achtziger Jahren rein gar nichts geändert, ausser dass wir Kinder haben, älter und müder geworden sind und die öffentliche Diskussion unpolitischer. Das Auto ist und bleibt ein Monstrum, ein dem Menschen und der Gesellschaft unangepasstes Fortbewegungsmittel. Im harmlosesten Fall ein Spielzeug für Männer, im schlimmsten Fall eine Waffe für Wahnsinnige. Die Geschichte des Verbrennungsmotors verrät schon viel: Er ist nichts anderes als eine gezähmte Kanone. Die Explosion im Rohr schleudert nicht die Metallkugel gegen den Feind, sondern den Zylinder zur Arbeitsleistung.

Der französische Philosoph Paul Virilio zeigte auf, dass man die Gesellschaft nicht nur im marxistischen Sinn in herrschende und unterdrückte Klassen einteilen kann, sondern auch in schnellere und langsamere. Die Geschichte wird in seiner «Dromologie» zu einem Kampf um die grösseren Geschwindigkeiten und die Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem absolut entscheidenden historischen Ereignis.

Nur wer die Geschichte nicht genau anschauen oder sich den Glauben an die fortschrittliche Dimension des Autos nicht nehmen lassen will, kann behaupten, die gesellschaftliche Entwicklung bezüglich Mobilität und Zersiedelung der Räume hätte im 20. Jahrhundert nicht anders ablaufen können. Bürgerliches Familienidyll, Camping-Idyll, Einfamilienhäuschen, Ferienhäuschen, Einkaufszentrum im Grünen, Born-to-be-wild-Idyll, On-the-Road-Idyll, Asphaltierung der Welt durch Strassen und Parkplätze, Aufstieg der Erdölkonzerne – all das war kein Naturgesetz und keine Naturkatastrophe. Es war eine gewollte und gesteuerte Entwicklung, und sie war verhin-derbar.

Zwei Länder haben im 20. Jahrhundert der Massenmotorisierung zum entscheidenden Durchbruch verholfen: Die kapitalistischen USA, in der sich in einem Titanenkampf die Erdöl- und Automobilindustrie mit einem gesellschaftlichen Leitbild vom befreienden Individualismus gegenüber der Eisenbahnindustrie mit ihrem innewohnenden Zwang zu mehr Kollektivierung durchsetzte. Und das faschistische Deutschland, in dem die Nazis mit dem gesellschaftlichen Trugbild von motorisierter Freiheit und Mobilität die Autobahnidee und die militärische Aufrüstung vorantrieben.

Virilio hat noch ein Zweites aufgezeigt. Der Unfall ist in der modernen technokratischen Gesellschaft kein «Accident», kein Zufall, sondern der Normalfall. Oder wie es ein englischer Verkehrsminister einmal formulierte: Wenn 1'000 Kilogramm Stahl, die sich mit 50 Stundenkilometern fortbewegen, und 60 Kilogramm Fleisch und Knochen, die sich mit fünf Stundenkilometern fortbewegen, dieselbe Welt teilen müssen,



dann muss es zu Unfällen kommen. Autos sind generell umwerfend, nicht nur der Chevrolet 57 BelAir.

Alles Recht den Autos

Ja, es gibt viele Tempo-30-Zonen. Ja, das Benzol in den Benzindämpfern wird jetzt beim Einfüllstutzen abgesaugt. Ja, es gibt jetzt den Führerschein nur noch auf Probe. Ja, die Promillegrenze ist gesenkt worden. Ja, die Angestelltenparkplätze werden jetzt bewirtschaftet. Die Stützmauern werden begrünt. Willi Haag lässt an der A1 beim Neudorf «Feinstaub: Bitte Tempo runter» blinken. Ja, das Parkleitsystem verhindert viele sinnlose Suchfahrten. Ja, es gibt jetzt auch schon viele Benzin sparende Kleinwagen. Die Zahl der jährlichen Verkehrstoten ist von rund 1'000 (Einwohnerzahl von Untereggen) anfangs der neunziger Jahre heute auf rund 500 gesunken. Ja, viele Autobahnabschnitte werden unterirdisch geführt. Es gibt auch optisch ansprechende Lärmschutzwände. Und die sich durch Fotozellen selbst reinigenden Reflektoren in den Autobahntunnels sind clever, ja. Trotzdem, es bleibt dabei: Auto sind von Grund auf hässlich, gefährlich, protzig, schmutzig, verschwenderisch, schnell, schädlich, sauteuer, riesengross und lärmig.

Am WEF in Davos wurde gemäss «Tagesanzeiger» vom 30. Januar 2006 übrigens die Theorie aufgestellt, das Abschmelzen der polaren Eiskappe könnte zur Entdeckung von bisher unbekanntem riesigen Erdölvorkommen führen. Ist das nun der Gipfel des Zynismus oder nur die logische Fortschreibung der bisherigen mobilitäts- und energiepolitischen Entwicklungen?

Die Autobahn hat die Spielplätze meiner Kindheit im Härterenwald zerschnitten. Ich bin im Lachenquartier aufgewachsen, zehn Meter von der Zürcherstrasse entfernt. Immer mal wieder hiess es, ein Kind sei «onder s Auto cho». Man sagte nicht, ein Auto sei über das Kind drüber gefahren. Bei offenem Fenster konnte man nicht telefonieren. Von der Autobahn erhoffte man sich weniger Tod und mehr Leben. Wenn ich heute durch «die Lachen» gehe, bekomme ich das Gefühl, es sei wieder wie damals. Nicht dass die Stadtautobahn etwa nicht genutzt würde – der Verkehr darauf hat sich seit der Eröffnung verdoppelt.

Wundert sich jemand darüber? Er oder sie müsste unglaublich naiv sein. Seit dreissig Jahren erlebe ich, wie man den Autofah-

rerinnen und Autofahrern sagt: Macht euch keine Sorgen! Wir arbeiten für euch! Wir beseitigen diesen Engpass! Wir verbreitern diese Strasse! Wir begradigen dieses Verbindungsstück! Wir untertunneln diesen Berg! Wir sanieren diese Kreuzung! Wir erneuern diesen Belag! Wir erweitern diese Parkgarage! Wir umfahren dieses Dorf! Wir beseitigen diesen Stau! Wir forschen sogar über die Entstehung von Staus! Wir verflüssigen den Verkehr mit hübsch gestalteten Kreiseln! Mitte der achtziger Jahre verlangte ich als Kantonsrat ein Werbeverbot für Autos auf öffentlichem Grund – mit dem Argument, das Auto sei eine Waffe und ein Suchtmittel. Das sei lächerlich, hielt man mir entgegen, es gebe praktisch keine Werbeflächen, über welche der Kanton bestimmen könne. Meine Motion wurde abgelehnt. Heute schlägt die St.Galler Regierung ein Verbot der Tabakwerbung auf öffentlichem und öffentlich einsehbarem Privatgrund vor – mit dem Argument, es bestehe ein Zusammenhang zwischen der Tabakwerbung und dem Einstieg ins Rauchen.

Bitte umsteigen

Noch immer träume ich von einer Stadt ohne Autos. Noch immer träume ich davon, dass man dem automobilen Teil der Bevölkerung sagt: «Sorry, dieser Stau bleibt! Er dürfte noch zunehmen. Der Belag bleibt schlecht. Je nach Wetter wird er noch schlechter werden. Wir müssen leider diese Strasse verengen, jene Spur aufheben und diese Parkgarage schliessen. Es tut uns leid, der Verkehr wird an dieser Kreuzung nur noch stockend vorankommen. Insgesamt ist zu befürchten, dass der Verkehr weiträumig zum Stehen kommen wird. Der Blick aus dem Autofenster wird nur noch Hässliches zeigen und nackten Beton. Eine Besserung ist nicht in Sicht. Wir haben jegliche Stau-Forschung eingestellt.»

«Nicht mehr zu machen», würde man dem automobilen Teil der Bevölkerung sagen, «eure Milliarden stecken jetzt alle im öffentlichen Verkehr. Bahn, U-Bahn, S-Bahn und Bus sind bequem, schnell, sicher und voller Menschen, welche eine geradezu unglaublich gute Stimmung verbreiten.»

Hans Fässler, 1954, ist Velo-, Bus- und Bahnfahrer sowie Mitbesitzer und -benutzer eines (Hebammen-)Autos.

