

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Band: 82 (2002)
Heft: 10

Rubrik: Dossier : Mobilität

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: 06.10.2024

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

Tito Tettamanti

ist Präsident des «Ver-
eins Zivilgesellschaft»

MOBILITÄT

Das Dossier dieses Heftes ist einem Themenkreis gewidmet, der einerseits im Brennpunkt der Aktualität steht und andererseits zur Meinungsbildung über grundsätzliche Aspekte der gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung beiträgt. Die Förderung solcher Reflexionen und die Vermittlung breit gefächerter und vertiefender Informationen ist das Hauptziel des Vereins Zivilgesellschaft. Zur Verwirklichung dieses Ziels dienen die zweitägigen Kolloquien, zu denen wir ausgewählte Persönlichkeiten einladen (das letzte zum Thema «Risikogesellschaft – auf der Suche nach Sicherheit», Berichterstattung im Dossier der «Schweizer Monatshefte» 12/1, 2001/2002) und die Debatten im Rahmen des Beirats (die diesjährige zum Thema «Ehrlich währt am längsten?»). Des Weiteren werden Studien in Auftrag gegeben und den Behörden und einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, sowie Dossiers der «Schweizer Monatshefte» durch Anregungen, Mitgestaltung und Beiträge unterstützt.

Das Thema «Mobilität» ist Gegenstand eines Forschungsauftrags des Vereins Zivilgesellschaft für eine Studie, die unter der Leitung von Prof. Rico Maggi am «Istituto Ricerche Economiche, IRE» der Universität Lugano erarbeitet wird und im November der Öffentlichkeit präsentiert werden soll. Diese Studie ist im Hinblick auf eine unmittelbare Umsetzbarkeit auf den Themenbereich Verkehr fokussiert, während sich das Dossier dieses Heftes mit der Mobilität in einem weiteren Sinn befasst.

Die Geschichte der Menschheit kann unter unterschiedlichsten Aspekten analysiert und beschrieben werden – beispielsweise als Kampf zwischen Steuereintreibern und Steuerzahlern. Warum nicht auch unter dem Aspekt der Mobilität bzw. der Immobilität? Die Agrarrevolution (8000 v. Chr.) war dadurch charakterisiert, dass die Sesshaften gegenüber den Nomaden die Oberhand gewannen und die wirtschaftlichen Vorzüge nutzten. Allerdings hatte diese von der Zentralgewalt geförderte und befohlene Immobilität auch ihren Preis. Die von den chinesischen Kaisern unterdrückte Mobilität hat die

Entwicklung der Seefahrt und des grenzüberschreitenden Handels blockiert. Die Frage ist berechtigt, ob die geopolitischen Verhältnisse nicht völlig anders wären, wenn der Despotismus der ottomanischen Sultane die Mobilität nicht nachhaltig unterdrückt hätte.

Der «Mercator», der Händler, ist die faszinierende Leitfigur jener Revolution, welche in den ersten Jahrhunderten des letzten Millenniums die starre Dreiteilung der mittelalterlichen Ständegesellschaft in einen Nährstand, einen Wehrstand und einen Lehrstand (laboratores, bellatores, oratores) gesprengt hat. In einer Welt, in der jeder von Geburt an seinen unveränderlichen Platz bekam, und in der es keine Alternative zur Subsistenzwirtschaft gab, haben die Händler erstmals die Mobilität praktiziert und damit die Infragestellung von Gewissheiten erzwungen. Die Erfindung des Buchdruckes durch Gutenberg hat dann die Mobilität der Ideen ermöglicht. Descartes hat mit seinem «cogito ergo sum» die Befreiung der Wissenschaft von der Immobilität der Vorurteile eingeleitet, die sich weiterverfolgen lässt bis zu Karl Poppers kritischem Rationalismus, welcher die geistige Mobilität dadurch in Gang hält, als alles nur bis zum Beweis des Gegenteils für wahr gehalten wird.

Auch die Demokratie hat zur Mobilisierung der politischen Eliten beigetragen; sie kann allerdings auch verfilzte Strukturen stützen, die ihrerseits Immobilität hervorbringen und schützen. Die Mobilität im Transport- und Verkehrswesen hat nicht nur in der Wirtschaft enorme Fortschritte ermöglicht, sie hat auch massiv zur Verbilligung der Produkte beigetragen. Die Folgen einer entfesselten und nicht kostendeckenden Personen- und Sachmobilität haben aber Engpässe, Frustration, Stress und auch gesundheitliche Probleme geschaffen. Mobilität bringt nicht nur Nutzen, sie hat auch inhärente Risiken.

Diese Aufzählung der in der Zivilgesellschaft zum Thema Mobilität zu behandelnden Traktanden ist nicht vollständig. Sie zeigt aber den weiteren Horizont, der etwa den konkreten Entscheid für oder gegen die zweite Röhre am Gotthard zu treffen ermöglicht. ♦

«ROLLBAHNEN SIND BILLIGER ALS AUTOBAHNEN»

Die Zukunft der Mobilität liegt in der Luft

**Lord Colin Marshall
of Knightsbridge,**

geboren 1933, begann 1951 seine berufliche Laufbahn bei der Orient Steam Navigation Company. Nach verschiedenen Stationen im Transportbereich wurde er im Jahre 1976 CEO des in USA domizilierten Avis-Konzerns. Zurück in Grossbritannien wurde er nach vier Jahren bei Sears Holdings 1983 an die Spitze von British Airways berufen, zuerst als CEO und heute als Präsident des Verwaltungsrates.

Der Luftverkehr sollte weitestgehend liberalisiert werden, meint Lord Colin Marshall, Verwaltungsratspräsident von British Airways. In einem Interview mit Juliana Schwager-Jebbink äussert er sich zur Zukunft der Fluggesellschaften, zur überholten internationalen Reglementierung und zur Sicherheit im Flugverkehr.

Juliana Schwager: Mobilität wird immer noch als etwas Positives betrachtet: Sie schafft Wirtschaftswachstum. Anfänglich war es die öffentliche Hand, welche den Ausbau des Strassen-, Schienen- und Luftverkehrs massgebend vorantrieb. Wie sehen Sie heute für den Luftverkehr das Verhältnis zwischen Staat und Privatwirtschaft?

Lord Marshall: In Grossbritannien, im übrigen Europa und in den meisten anderen Staaten steckt die Partnerschaft zwischen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft noch in den Kinderschuhen. Natürlich hat die Idee ihre Kritiker aus Politik und Industrie. Ich bin jedoch der Meinung, dass im Transportbereich einzig ein Zusammengehen beider zur Implementierung von fortschrittlichen Lösungen führt, will man vermeiden, dass die Verbesserung der Vernetzung in den drei Transportsektoren zum Stillstand kommt. Die Infrastrukturbedürfnisse der Lufttransportindustrie – mehr Gebäude- und Rollbahnkapazität, neue integrierte Steuerungssysteme und ein bedeutend effizienteres Luftstrassennetz – sind immens. Die Regierungen sind zunehmend nicht mehr imstande oder sogar abgeneigt, solch grosse Projekte zulasten des Steuerzahlers zu berappen, und so müssen Investoren im freien Markt gesucht werden. Die Qualität und die Effizienz dieser Partnerschaften zwischen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft hängen von den gleichen Faktoren ab, die auch für andere Verbindungen gelten: Wille zur Zusammenarbeit, Transparenz und volle Bereitschaft, die gesteckten Ziele zu realisieren. In einem ansonsten liberalisierten Transportmarkt ist es absolut wesentlich, dass die Staaten, sowohl einzeln als auch gemeinsam, die technische und personelle

Sicherheit und die operationelle Tauglichkeit der Marktteilnehmer strengstens überwachen. Ausserdem müssen sie sich bewusst sein, dass der stärkste Wirtschaftsregulierer immer noch der Kunde ist. In Grossbritannien konnten wir feststellen, dass ein solches System zwischen privatisierten Lufttransportunternehmungen und Flughafenbetriebsgesellschaften gut funktioniert. Die erste Partnerschaft zwischen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft in der Luftfahrtindustrie kam aber erst letztes Jahr zustande, als ein Konsortium von acht Airlines 46 Prozent der National Air Traffic Services erwarb und damit nun auch für den künftigen Investitionsbedarf aufzukommen hat. Die Katastrophe vom 11. September 2001 verursachte dann zusätzliche ernste Probleme, doch die Partnerschaft ist so dynamisch, dass wir langfristig zuversichtlich sind.

Wie gut funktioniert Ihrer Meinung nach das internationale Regelsystem für den Lufttransport? Gibt es zu viele oder zu wenige Regeln und Reglemente, wurden die falschen geschaffen oder ist das System lückenhaft?

Das auf internationaler Ebene bestehende Regelsystem für den Lufttransportverkehr ist archaisch und überholt. Es hat seinen Ursprung in der Konvention von Chicago aus dem Jahre 1944, welche der zivilen Luftfahrt nach dem Zweiten Weltkrieg wieder auf die Beine helfen sollte. Die Vorstellung, dass Fluggesellschaften der nationalen Hoheit unterstellt sind und dass der Staat die Eigentumsverhältnisse und die Flugrechte kontrolliert, mag vor 58 Jahren noch Sinn gemacht haben, heute ist ein solches System jedoch nur noch behindernd und belastend. Insbesondere die europäische Luftverkehrsindustrie bedarf dringend einer Konsolidierung im Sinne

Übersetzung aus dem Englischen von Juliana Schwager-Jebbink

von grenzüberschreitenden Zusammenlegungen, Akquisitionen und der Schaffung von gemeinsamem Risikokapital. Die Regierungen müssen das bestehende Regelwerk, das zu einer Belastung geworden ist, revidieren. Kein einziger Industriesektor ist derart an alte Regulierungen gefesselt wie die Luftfahrt. Die heutige Situation ist der Schaffung einer starken und weltweit konkurrenzfähigen europäischen Luftfahrtindustrie nicht förderlich. Wir müssen deshalb auf eine Gesetzesrevision drängen. Ob dies nun auf globaler Ebene geschieht, zum Beispiel aufgrund einer einstimmigen Vereinbarung zwischen den Mitgliedern der «International Civil Aviation Organisation» (ICAO) oder in einem laufenden Prozess zwischen regionalen Gruppen, ausgehend von der EU und den USA, ist für mich nicht wichtig. Doch es muss sich etwas verändern. Das heutige System der kommerziellen Allianzen mag seinen Wert haben, in Wirklichkeit ist es jedoch eine magere Rechtfertigung, welche die unverfälschte globale Wirtschaftsentwicklung behindert.

Was ist für Sie der bedeutendste Aspekt, wenn es um die Privatisierung der Transportindustrie im internationalen wirtschaftlichen Rahmen geht?

Die Quintessenz der Privatisierung im Airlinebereich liegt in der Tatsache, dass sie einen auf echter Konkurrenz beruhenden, freien Markt schafft, in dem Luftfahrtgesellschaften unter den normalen Voraussetzungen, welche für einen solchen Markt gelten, arbeiten müssen und nicht am staatlichen Subventionshahn hängen. Die Eliminierung der staatseigenen «Auserwählten» eröffnet Chancen für neue Marktteilnehmer. Es ist klar, dass von einer solchen Privatisierung alle involvierten Kreise, Konsumenten, Steuerzahler und auch die Luftfahrtindustrie selbst nur profitieren können.

Welche Auswirkungen hat die Globalisierung auf die Luftfahrtindustrie?

Eine globalisierte Wirtschaft verlangt weltumspannende Netzwerke – nicht zuletzt, wenn es um den Geschäftsverkehr geht – und globale Kaufkraft. Diese Entwicklung hat somit zur Schaffung von einigen schlagkräftigen, globalen Luftfahrtallianzen geführt, die mit ihren konsolidierten Verkaufs- und Marketingorganisationen effiziente und dichte Netzwerke

.....
*Die Eliminierung
 der staatseigenen
 «Auserwählten»
 eröffnet Chancen
 für neue Markt-
 teilnehmer.*

.....
*Es wird in
 Regionen wie
 China und Afrika
 ein beispielloses
 Wachstum im
 Luftverkehr
 geben.*

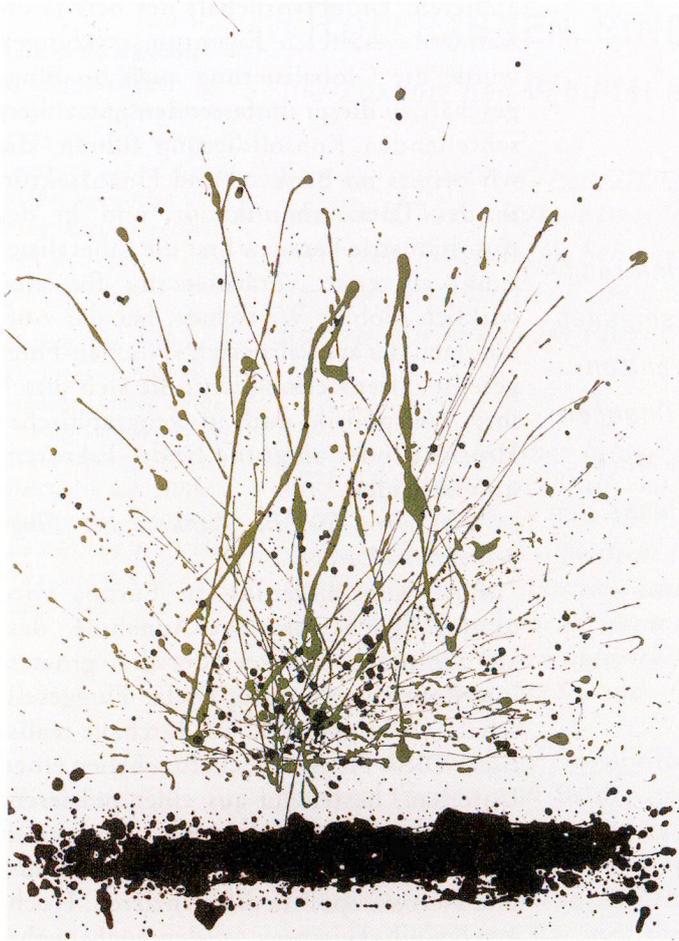
anbieten. Unter Vorbehalt der bereits erwähnten veralteten Eigentumsregelungen würde die Globalisierung auch im Fluggeschäft zu dieser umfassenden grenzüberschreitenden Konsolidierung führen, die wir bereits im Banken- und Finanzsektor, in der Telekommunikation und in der Autoindustrie kennen. Erst die Liberalisierung, als erste Voraussetzung für eine wirklich globale Wirtschaft, hat das Aufkommen der spezialisierten «Nischen-Fluggesellschaften» ermöglicht, die sich durch ihre Preispolitik und in geographischer Hinsicht (oder aufgrund beider Faktoren) unterscheiden.

Wie sehen Sie die Zukunft des Flugverkehrs in Europa?

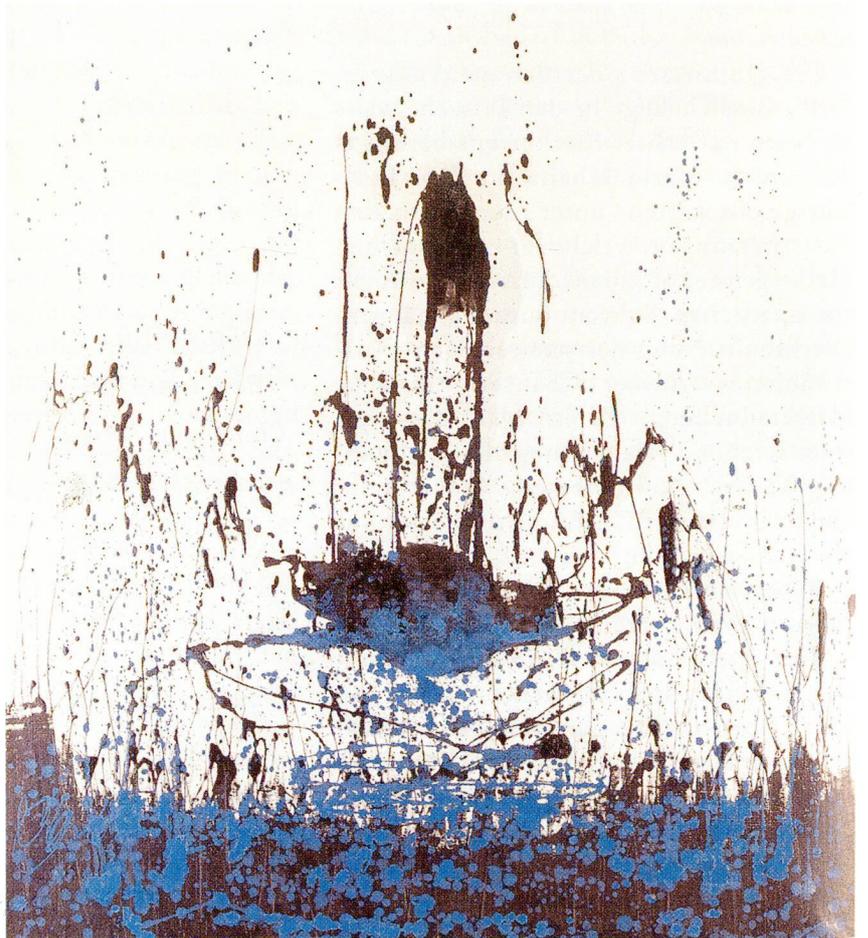
Eine Konsolidierung in Europa wird unumgänglich sein. Die Annahme, dass am Schluss noch zwei oder drei grössere interkontinentale europäische Fluggesellschaften übrigbleiben, ist durchaus realistisch. Diese Fluggesellschaften haben einen Unterbau, bestehend aus einer pulsierenden Gruppe von kleineren, regionalen Fluggesellschaften, die bezüglich Preis- und Netzwerkpolitik differenzieren. Hochgeschwindigkeitszüge werden höchstwahrscheinlich die kürzeren Intercity-Strecken beherrschen, und es bleibt den kleineren Fluggesellschaften überlassen, sich auf die mittleren Strecken zu konzentrieren. Wir werden auch das Entstehen eines *single sky*-Systems erleben, welches die heutigen nationalen Flugüberwachungssysteme ersetzen wird. Eine solche Neuerung wird viel zur Effizienz beitragen, vor allem hinsichtlich Reisedauer und Kosten. Im Grossen und Ganzen steht der Luftverkehr vor markanten strukturellen Veränderungen, die ein Umdenken und eine intensivere Zusammenarbeit von Management, Mitarbeitenden und deren Gewerkschaften verlangen.

Welche Veränderungen stehen weltweit an?

Ich erwarte, dass dieses europäische Entwicklungsmuster auch in anderen Regionen der Welt zutreffen wird. Es wird in Regionen wie China und Afrika, wo eine bedeutende nachhaltige Wirtschaftsentwicklung eingesetzt hat, ein beispielloses Wachstum im Luftverkehr geben. Ganz einfach deshalb, weil das Anlegen von Rollbahnen immer noch günstiger und schneller umsetzbar ist, als der Bau von Autobahnen und Bahnlinien.



Ferruccio Soldati, Ohne Titel. Mischtechnik auf Papier, 1969, 100 x 70 cm.



Ferruccio Soldati, Ohne Titel. Mischtechnik auf Leinwand, 1975, 148 x 128

Sind die Privatisierung und der zunehmende Konkurrenzkampf zwischen den Airlines nicht eine Gefahr für die Sicherheit?

Diese Annahme ist absolut unbegründet. Wie bereits erwähnt: Deregulierung darf sich nicht auf die Sicherheit von Fluggerät und Personen auswirken. Ein sicheres und problemloses Reisen sicherzustellen, hat für die Fluggesellschaften und für die Passagiere erste Priorität. Kommerzielle Überlegungen dürfen nie die Sicherheitsansprüche kompromittieren.

Kann ein Umkehrschluss gezogen werden? Spielt die Haftpflichtthematik in unserer heutigen Gesellschaft eine so grosse Rolle, dass auch die Sicherheit dadurch grössere Beachtung findet?

Sicherheit war immer oberstes Gebot unseres Geschäftsbereichs. Eine sich ständig weiterentwickelnde Gesellschaft schwemmt immer neue Herausforderungen und Erwägungen an die Oberfläche, aber die Basisphilosophie der Sicherheit ändert sich nicht. Wie gesagt, in der liberalisierten Luftfahrt gibt es nur einen wirtschaftsregulierenden Faktor, und dieser ist, zu Recht, der Konsument.

.....

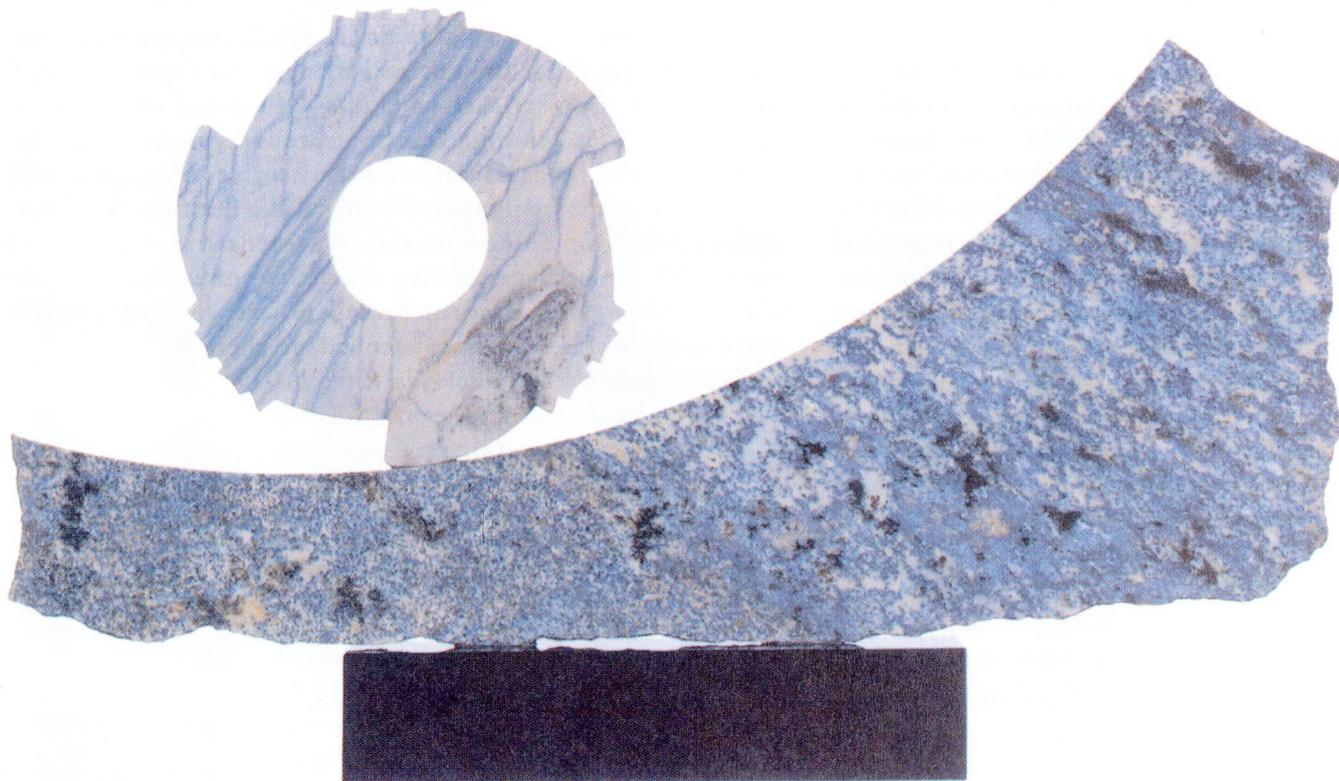
Deregulierung darf sich nicht auf die Sicherheit von Fluggerät und Personen auswirken.

.....

Um konkurrenzfähig zu bleiben und den Kunden wirkliche Mobilität bieten zu können, die effizient und effektiv ist, sind insbesondere Fluggesellschaften auf eine optimale Infrastruktur angewiesen. Doch eine solche nahtlose Kundenbetreuung verursacht Abhängigkeiten und zusätzliche Kosten. Wie lösen Sie dieses Problem?

Mittels der in Genf domizilierten «Air Transport Action Group» (ATAG) hat die Luftfahrtindustrie sich bereits seit mehr als zehn Jahren aktiv eingesetzt für weltweite Infrastrukturverbesserungen. Diese Aufgabe umfasst Flugstrassen, Flughafen-terminals, Rollbahnen und Bodentransportsysteme. Ziel der Bemühungen sind Kapazitätsverbesserungen und höhere operationelle Effizienz.

Überall setzen sich die Fluggesellschaften einzeln, in ihren eigenen Ländern, für eine Verbesserung der Infrastruktur ein. In Grossbritannien zum Beispiel sind wir zurzeit daran, für die nächsten 30 Jahre eine neue Zivilluftfahrtspolitik zu entwickeln. Die Infrastrukturkosten sind zwar hoch, aber sie werden in dem Sinne rückvergütet, dass damit die steigende Nach-



Ferruccio Soldati, Ohne Titel. Skulptur aus brasilianischem Granit und Sockel aus nero assoluto, 1995, 51 x 86 x 8 cm.

frage effizienter befriedigt werden kann. Der weltweiten Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung kommt dies nur zugute.

Welche Bedeutung haben technische Innovationen für die Mobilitätsverbesserung? Bleibt die Concorde weiterhin die Spitze der Mobilität für den Menschen im weltumspannenden Verkehr?

Technische Innovationen sind klar die Quelle für die Weiterentwicklung des Luftverkehrs. Die Concorde ist zwar die bisher beste Leistung der Luftfahrt, wenn wir von Geschwindigkeit sprechen; es gibt aber auch weniger dramatische technische Innovationen, die spektakulär sind. Wer hätte sich vor 30 oder 40 Jahren vorstellen können, dass wir heute mehr Passagiere über grössere *nonstop*-Distanzen mit zwei Motoren transportieren können als im Jahre 1960 mit vier? Und mehr noch: Unsere modernen Flugzeuge sind deutlich leiser und benötigen bedeutend weniger Brennstoff als die früheren Modelle.

Seit dem 11. September ist es deutlich geworden, dass der Luftverkehr als «Schlachtfeld für Terroristen» missbraucht werden kann. Müssen die Regierungen und die Privatwirtschaft oder auch halbstaatliche Organisationen bei der Verbesserung der technischen und personellen Sicherheit nicht besser kooperieren?

Wenn es darum geht, die Zusammenarbeit zwischen Regierungen und Privatwirtschaft für die Sicherheit von Personen und technischen Einrichtungen zu verbessern, sollte man dies vorbehaltlos tun. Jedes selbstgefällige Abseitsstehen wäre fehl am Platz. Die konstruktive Kooperation zwischen unserem Industriesektor und den staatlichen Geheimdiensten und

Vollzugsbehörden ist entscheidend, um das Risiko von terroristischen Angriffen auszuschliessen. Die massiven Investitionen in verbesserte Sicherheitssysteme, die nach dem 11. September 2001 getätigt wurden, zeugen von unserem grossen Engagement.

Und noch eine letzte Frage: Das «nachhaltige Wachstum» war nach der Rio-Konferenz in aller Munde. Was beinhaltet dieser Begriff für Sie heute, nach dem Gipfel von Johannesburg?

Nachhaltiges Wachstum bleibt ein äusserst wichtiger Begriff für die Luftfahrt. Ohne vernünftige Rücksicht und Sorge um Umwelt und Gesellschaft muss die Weiterentwicklung des Luftverkehrs in Frage gestellt werden. Ernsthafte Kritik von Umweltschutzorganisationen müssen wir uns zwar gefallen lassen, es ist jedoch eine Tatsache, dass wir unsere Verantwortung akzeptieren und wahrnehmen. Allein schon British Airways investiert zurzeit mehr als 3 Mrd. Pfund in die Beschaffung von leiseren Flugzeugen. In den letzten 20 Jahren sind die Lärmemissionen um London Heathrow, unter Berücksichtigung der Zahl der betroffenen Menschen, um 80 Prozent zurückgegangen. Der Trend geht dahin, dass weitere markante technische Fortschritte zu erwarten sind.

Nachhaltiges Wachstum ist somit auch für uns nicht länger ein vager Begriff. Es ist ein wichtiger Bestandteil unserer Reise- und Tourismusproduktpalette. Abgesehen davon, sind die heutigen Passagiere nicht länger bereit, Dienstleistungen, Unterkünfte und Touristenattraktionen zu akzeptieren, die nicht umweltgerecht sind und nicht den neueren ökologischen Erkenntnissen entsprechen. ♦

.....
Nachhaltiges
Wachstum bleibt
ein äusserst
wichtiger Begriff
für die Luftfahrt.
.....

If you care about justice to minority groups, remember that businessmen are a small minority – a very small minority. (...) Remember how much you owe to this minority – and what disgraceful persecution it is enduring. Remember also, that the smallest minority on earth is the individual. Those who deny individual rights, cannot be defenders of minorities.

Ayn Rand, *Cultural Update*, Lecture delivered at the Ford Hall Forum, Boston, on April 16, 1978.

HOMO OECONOMICUS MOBILIS

Gedanken zur Ökonomie der Mobilität

Rico Maggi,

geb. 1951, ist ordentlicher Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Lugano und Privatdozent an der Universität Zürich. Er ist Direktor des Istituto Ricerche Economiche und Co-Direktor des Institutes für Mikroökonomie und öffentliche Wirtschaft an der Universität Lugano. Seine Forschung in angewandter Mikroökonomie befasst sich vorwiegend mit Fragen der Verkehrswirtschaft, des Telekommunikationssektors und der Analyse wettbewerbsfähiger Strukturen.

«... *this society would be marked by geographical and social mobility. People would move about as they sought opportunity, and would rise and fall as they made something or nothing of themselves. This society would value new against old, youth against experience, change and risk as against safety.*» (Landes 1999, p. 218)¹

Ein Diskurs zur Mobilität kann sinnvollerweise nur in Bezug auf den grösseren wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhang geführt werden. Das Zitat des Wirtschaftshistorikers David Landes kann dafür als Motto dienen. Für Landes, der die Wirtschaftsentwicklung weltweit über die letzten tausend Jahre betrachtet, fusst die ideale Wachstums- und Entwicklungsgesellschaft unter anderem auf der Mobilität. Die Mobilität wird von der individuellen und risikobehafteten Suche nach Entwicklungsmöglichkeiten getrieben. Mobilität ist daher nicht nur in der modernen Gesellschaft ein Bedürfnis, für das die Individuen bereit sind, Ressourcen aufzuwenden.

Historisch gesehen haben sich die Menschen immer bewegt, um ihre Situation zu verbessern, sei dies langfristig in Form von Migration oder kurzfristig zur Erzielung von Nutzen aus Arbeit, sei es im Rahmen von Freizeitaktivitäten oder im Tourismus. Die Fortbewegung an einen andern Ort mit dem Ziel, von den dortigen Gegebenheiten zu profitieren, lässt die Ökonomen im Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr von abgeleiteten Bedürfnissen bzw. von einer abgeleiteten Nachfrage sprechen. Es wird gleichzeitig auch deutlich, dass die ungleiche Verteilung von Attraktionen (in einem ganz allgemeinen Sinn) im Raum ein grundlegendes Element des Mobilitätsphänomens darstellt.

Ökonomische, gesellschaftliche und politische Prozesse führen zwingend zu einer Ausdifferenzierung des Raumes. Die Frage, ob Mobilität in einem höheren Sinne gut oder schlecht sei und wieviel Verkehr einer mobilen Gesellschaft zustünde, ist daher müssig. Aus ökonomischer Sicht ist Mobilität untrennbar mit einer freien und wettbewerbsorientierten Gesellschaft und

Wirtschaft verknüpft. Menge und Qualität des Verkehrs werden auf den (mehr oder weniger regulierten) Verkehrsmärkten bestimmt. Bei gegebenen Bedürfnissen werden die Individuen umso mobiler sein, je tiefer die Preise sind, je höher die Qualität der Dienstleistungen des Verkehrssystems ist und je höher das Einkommen ist. Bei dieser Reduktion des *homo mobilis* auf den *homo oeconomicus* wird bewusst von den psychologischen Motiven der Mobilität (Sucht nach Erlebnis, Abenteuer und Freiheit, Machtdemonstrationen und Initiationsrituale) und den soziologischen Determinanten (Abgrenzung, Identität, Lifestyle usw.) abstrahiert, da durch die rein ökonomische Betrachtungsweise zusätzliche Aussagen gemacht werden können.

Individuelle Mobilität und kollektiver Verkehr

Die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen durch den Konsum von Verkehrsdienstleistungen braucht Zeit. Dies trifft zwar im Prinzip für alle Konsumakte zu, ist aber bei der Mobilität von besonderer Bedeutung. *Erstens* ist die Mobilität, wie schon erwähnt, ein abgeleitetes Bedürfnis. Die Zeit, die für Mobilität aufgewendet wird, steht für die Befriedigung der Bedürfnisse am Ziel der Reise nicht mehr zur Verfügung. *Zweitens* hängt die für die Mobilität aufzuwendende Zeit von der Geschwindigkeit des Verkehrs ab. Wirtschaftliche Akteure sind daher bei ihren mobilitätsrelevanten Entscheiden sehr stark auf Reisezeiten und damit auf die Geschwindigkeit der jeweiligen Verkehrsmittel fixiert.

Mobilitätsentscheide sind aber nicht nur sehr stark an die Ressource Zeit gebunden, sondern aufgrund der Unzahl von Reisezwecken auch hoch komplex. Die Situation

¹ Landes, David (1999): *The Wealth and Poverty of Nations*, London (Abacus)



Ferruccio Soldati, Ohne Titel. Mischtechnik auf Leinwand, 1986, 165 x 110 cm.

wird dadurch noch komplizierter, dass die Individuen simultan über Verkehrsmittel, Wege, Zeiten und Destinationen und deren Kombination entscheiden müssen. Nimmt man dazu, dass die heutige Wirtschaft und Gesellschaft von den Individuen eine sehr grosse Flexibilität in Zeit und Raum verlangt, so wird offensichtlich, dass sich Individuen absichern wollen. Sie tun dies, indem sie für die Option auf eine fast beliebige Mobilität sehr viel zu zahlen bereit sind, sei dies in Form des Kaufs eines Automobils oder eines Generalabonnements für den öffentlichen Verkehr. Mit anderen Worten: Der moderne Mensch hat tausend gute Gründe, sich zu bewegen und übt eine entsprechende Nachfrage nach Verkehr aus. Dies ist nicht nur gut für die Individuen, sondern auch für die Wirtschaft und die Gesellschaft.

Wegen des Netzcharakters des Verkehrs, sowie dessen externen Effekten sind grundsätzlich kollektive und damit politische Entscheide notwendig. Alle modernen Mobilitätsformen sind an Netze gebunden, seien dies Strassen, Schienen, Luftwege oder Seefahrtsrouten. Die Qualität der Verkehrsdienstleistungen hängt entscheidend von der Struktur dieser Netze (Anzahl und Verteilung der Knoten; Häufigkeit, Zuverlässigkeit, Preis und Geschwindigkeit der Verbindungen) ab. Diese Netze werden normalerweise vom Staat erstellt und häufig auch betrieben. Dies ist zwar aus ökonomischer Sicht keineswegs zwingend, aber eine Partnerschaft zwischen privaten Investoren und dem Staat zahlt sich meist zumindest bei Planung und Bau von grossräumigen, integrierten Infrastrukturnetzen aus. Wichtiger ist allerdings, dass Netze unteilbar sind und daher sinnvollerweise in grossen Einheiten unterhalten werden müssen, was normalerweise in Form von Gebietsmonopolen geschieht. Diese ökonomisch sinnvollen Monopole müssen im Interesse von Wirtschaft und Gesellschaft reguliert werden, entweder über die Besitzform (staatliche Monopole) oder über eine intelligente Regulierung. Letztere erhält ihre grosse Bedeutung jedoch vor allem beim Betrieb der Netze, das heisst bei der Herstellung von Verkehrsdiensten auf den Infrastrukturnetzen.

Der Regulierungsbedarf entsteht *erstens*, weil die Verkehrsteilnehmer ihre

.....
*Mobilitäts-
 entscheide sind
 aber nicht nur
 sehr stark an die
 Ressource Zeit
 gebunden,
 sondern aufgrund
 der Unzahl von
 Reisezwecken
 auch hoch
 komplex.*

Mobilität individuell produzieren, dazu aber kollektiv bereitgestellte Netze und eventuell auch Dienstleistungen benützen. Weil viele Automobilisten die öffentlich und gratis zur Verfügung gestellte Strasse zur Stosszeit in die gleiche Richtung benutzen wollen, entstehen Stauprobleme. Weil sie unterschiedliche Ideen über maximale Geschwindigkeit und angebrachtes Fahrverhalten haben, entstehen Externalitäten durch die Gefährdung der Gesundheit anderer. Und weil sie schliesslich die von ihnen verursachten Umweltemissionen nicht ins Kalkül einbeziehen, entstehen Umweltexternalitäten. Regulierung ist *zweitens* aber auch notwendig, weil die Unternehmen ansonsten Vormachtstellungen ausnutzen können, was zu ungenügendem Unterhalt, hohen Preisen und schlechter Qualität führen kann.

Regulierung über Preise

In der Schweiz wie auch in anderen Ländern herrscht ein für den Ökonomen unverständliches Misstrauen gegenüber dem Marktmechanismus und damit der Fähigkeit von Preisen, komplexe Zusammenhänge zu ordnen. Stattdessen wird mit einer Unzahl von Geboten, Verboten, Kommissionen, *Task forces* usw. versucht, den Verkehr zu lenken und Externalitäten sowie Probleme des Markversagens in den Griff zu bekommen. Die Folge ist eine Planwirtschaft, die mehr Probleme löst als schafft und bei der wie bei allen geplanten Wirtschaften Knappheitsprobleme über Staus gelöst werden. Diese Ineffizienzen dienen dann zur Begründung weiterer Investitionen und weiterer Eingriffe, ohne dass das eigentliche Problem angepackt würde. Dies gilt vor allem für den so genannten motorisierten Individualverkehr. Beim Kollektivverkehr auf der Schiene äussert sich dieselbe Skepsis gegenüber Markt und Preis, da ein Wettbewerb um rentable Märkte (etwa in Form der Versteigerung von Lizenzen) nicht zugelassen wird und Preisdifferenzierungen eine fast vollständige Absage erhalten.

Damit komme ich zum wichtigsten Defizit der gegenwärtigen Verkehrspolitik: Die Folgen einer ungenügenden Regulierung und einer nicht sachgerechten Verkehrspolitik werden der Mobilität als solcher angelastet. Statt die Politik zu ver-

bessern, wird versucht, die populärste Form der Mobilität zu bekämpfen. Dies ist aus ökonomischer Sicht gerade auch deshalb absurd, weil die Preise dieser Dienstleistungen durch eine konstante Subventionierung des öffentlichen Verkehrs und eine fehlende Internalisierung der externen Kosten im privaten Verkehr ständig politisch tief gehalten werden. So wird denn Mobilität in Franken (oder Euro) relativ zu anderen Gütern günstiger, der Aufwand in Bezug auf Zeit, Gesundheit und Verbrauch von Umweltressourcen dafür immer grösser – und dies trotz der angeregten Diskussion über die verkehrsbedingten Umweltprobleme.

Die durch eine solche Politik hervorgerufenen Staus und die daraus resultierenden Zeitverluste sind volkswirtschaftlich bedeutend, können aber ohne die Einführung von Preisen, welche die Knappheit des Strassenraumes anzeigen, nicht gelöst werden. Ein gelegentlicher Ausbau der Infrastruktur signalisiert dem *homo oeconomicus mobilis* tiefere Fahrtzeiten, der Verkehr nimmt zu, die neue Infrastruktur ist wieder ausgelastet. Die Lösung mittels *Road pricing* wäre zwar naheliegend, wird aber kaum ernsthaft diskutiert. Dabei wäre ein solches System, bei dem die Benützung einzelner Strassenabschnitte oder ganzer urbaner Netze zu bestimmten Zeiten etwas kostet, technisch machbar, ökonomisch effizient und verkehrspolitisch effektiv.

Kapazitätsorientierung oder Verteilung

Das Problem ist nur, dass Verkehrspolitik zur klassischen Verteilungspolitik wird. Die Mittel werden, mit Ausnahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, welche mit dem *homo mobilis* wenig zu tun hat, über allgemeine Steuern und Benzinzollzuschläge beschafft. Diese räumlich undifferenzierte und nicht als leistungsabhängig wahrgenommene Finanzierung bei der grossen Mehrheit schafft wenig Widerstand, erlaubt es aber, die Mittel räumlich gezielt nach politischen – nicht notwendigerweise auch verkehrspolitischen – Zwecken einzusetzen. Jüngstes Beispiel ist die vorgeschlagene Finanzierung des Agglomerationsverkehrs in der Schweiz. Der Verzicht auf *Road pricing* und die Finanzierung des Ausbaus vor

.....
Statt die Politik zu verbessern, wird versucht, die populärste Form der Mobilität zu bekämpfen.

allem des öffentlichen Verkehrs über allgemeine Mittel entspricht einer Verteilung der Kosten auf die ganze Schweiz. Diese Quersubventionierung verhindert aber gerade die langfristige Lösung des Problems, die Mobilität in der Agglomeration wird weiter verbilligt und die Stauprobleme werden bleiben, weil in der Agglomeration die entsprechenden Preissignale fehlen.

Wegen der überragenden Bedeutung der Mobilität für eine gerechte und freie Gesellschaft, wird eine solche Politik oft unter dem Titel des *service public* präsentiert. Eine Versorgung der gesamten Bevölkerung eines Raumes mit Dienstleistungen gleicher Qualität und zu einheitlichem Preis war aber ursprünglich als Garantie einer Grundversorgung gedacht. Als Grundlage für eine allgemeine Verkehrspolitik taugt das Konzept nicht.

Dieser kurze Beitrag² konzentriert sich zwingend auf ausgewählte Themen, etwa die individuelle Mobilität im Personenverkehr. Dies steht im Widerspruch zur Aufmerksamkeit, welche in der öffentlichen Debatte dem Güterverkehr, und insbesondere den ausländischen Lastwagen gewidmet wird. Nun kommt aber dem Güterverkehr generell eine relativ geringe Bedeutung zu – gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) entfielen im Jahr 2000 etwa 10 Prozent der von in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeugen geleisteten Kilometer auf den Güterverkehr³. Wo das Problem aber relevant ist, etwa am Gotthard, gelten im Wesentlichen dieselben Argumente. So sollte z.B. die Diskussion um die Fertigstellung der Gotthardautobahn nicht zu einer Verteilungsschlacht verkommen, sondern als Beseitigung eines in jeder Hinsicht ineffizienten Engpasses und der Chance zu Einführung einer Regulierung über Knappheitspreise gesehen werden.

Die verkehrspolitische Debatte sollte sich mehr am Verhalten des *homo oeconomicus mobilis* orientieren. Einerseits ist gerade auch beim immer bedeutender werdenden Freizeitverkehr das Argument des *service public* problematisch, zum andern kann davon ausgegangen werden, dass klare Preis- und Qualitätssignale die Optionen der Individuen klarer signalisieren würden als Appelle zu umweltbewusstem Verhalten. ♦

² Eine ausführlichere Studie wird Ende Jahr erscheinen.

³ ARE, (2002), *Intra - Info* 3.02.

GEISTIGE BEWEGLICHKEIT

Beweglichkeit als Fähigkeit, das Fällige zu tun

Georg Kohler,

geboren 1945, studierte in Basel und Zürich.

Während 10 Jahren als freier Publizist und in der Geschäftsleitung eines Familienunternehmens tätig, von 1992–1994 als Professor am Geschwister-Scholl-Institut der Universität München. Seit 1994 Ordinarius für Philosophie an der Universität Zürich.

«Geistige Beweglichkeit» ist die Fähigkeit, sich an Bedingungen anzupassen und aus den immer wieder erfolgenden Anpassungszwängen auch neue Möglichkeiten zu schöpfen. Es genügt aber nicht, sich anzupassen, man muss im Rahmen der Anpassung auch neue Perspektiven gewinnen, die an bereits Gedachtes anknüpfen. Das ist Herausforderung, vor der Individuen und Kollektive stehen.

Wer von geistiger Beweglichkeit spricht, sollte immer ebenso an Individuen wie an Kollektive denken. Beide Einheiten sind Formen im allgemeinen Prozess des Lebens. Darum beginne ich mit einer sehr generellen Frage: Was leistet «geistige Beweglichkeit» für soziale Organismen? Zunächst sicher das, was man in der Biologie «Anpassungsfähigkeit» nennt. «Geistig beweglich» sind diejenigen, die in der Lage sind, den sich immer wandelnden Bedingungen der Wirklichkeit zu entsprechen – mit dem Ziel zu überleben und sich nach Möglichkeit so einzurichten, dass die Lebensqualität zunimmt. «Geistige Beweglichkeit» hat also nicht nur mit der puren Überlebensfähigkeit, sondern auch mit der Lebenssteigerungskraft zu tun. Darum meint «geistige Beweglichkeit» immer auch Kreativität, das Vermögen, etwas ganz Neues, Unerwartetes zu entdecken, etwas, das die Grenzen blosser Verbesserung überschreitet. Diese, dem Menschen allein zukommende Fähigkeit steht am Ursprung der Technik und der neuzeitlichen Wissenschaft. Genauer gesagt: Die neuzeitliche Wissenschaft selbst ist eine Findung oder Erfindung der «geistigen Beweglichkeit». Das zeigt schon an, dass es nicht nur die technischen Innovationen sind, welche die Gesellschaft vorangebracht haben. Ganz entscheidend und oft unterschätzt sind die sozialen Innovationen. Wer begreifen möchte, warum seit dem 15. Jahrhundert eine so unerhörte Beschleunigung der Zivilisationsentwicklung eingesetzt hat, muss nicht zuletzt auf die «Sozialerfindungen» achten: Bevor man nicht so etwas wie ein Versicherungssystem hatte, traute man sich einfach nicht zu, grössere Unternehmungen (beispielsweise eine Fahrt nach

Indien) ins Auge zu fassen, weil die Vorstellung des totalen Verlustes ohne jede Rückendeckung schlicht nicht zu ertragen war. Ein weiteres Beispiel liefern die Patente: Erst das Patentrecht hat es rationalerweise gestattet, die relevanten Informationen so auszutauschen, dass sich aufgrund des kumulierten Wissens ein systematischer Fortschritt des Wissens ausbildete. Eine der grössten Innovationen der europäischen Neuzeit ist die Erfindung und sukzessive Entwicklung des modernen (Rechts)Staates. Und eines der Probleme, mit denen wir heute konfrontiert sind, besteht darin, dass dieses bewährte und in vielem unersetzliche Modell des (Einzel-)Staates modifiziert werden muss. Soll die existierende Weltgesellschaft gut leben, ja überhaupt überleben, braucht sie die zu ihr passenden Institutionen – und diese haben wir noch nicht gefunden.

Der Wettbewerb als Zeitmaschine

Dem französischen Sozialphilosophen und Städtebauexperten *Paul Virilio* verdanke ich die Einsicht, dass es bei dem, was wir «Fortschritt» nennen, letzten Endes immer darauf hinausläuft, dass etwas, quantitativ betrachtet, schneller geht. «Schneller ist besser» – aber stimmt das wirklich? Wer die Frage überlegt, stösst irgendwann unweigerlich auf die Bedeutung von Entschleunigungsvorgängen, auf die Nötigkeit von Pausen und Moratorien. Doch darauf möchte ich jetzt nicht eingehen. Setzen wir also einmal voraus, dass schneller besser sei. Was zwingt uns dazu, wo auch immer wir leben, stets von neuem und in zunehmendem Ausmass Anpassungsleistungen zu erbringen? Der entscheidende Grund dafür liegt in der Tat-

Dieser Beitrag entstand aufgrund eines protokollierten Gesprächs mit Robert Nef.



Ferruccio Soldati, Ohne Titel. Mischtechnik auf Papier, 1969, 100 x 70 cm.

sache, dass wir in der Moderne in eigentlichen Wettbewerbsgesellschaften leben.

Gewiss ist die Kunst des Lebens und des Überlebens immer schon als Wettbewerb beschreibbar gewesen, in der menschlichen wie in der nichtmenschlichen Natur. Darwins «*survival of the fittest*» ist eine naturwüchsige Gegebenheit. Doch diese Naturprozesse – das Aussterben einer Art oder das Entstehen einer neuen – spielten sich in Zeiträumen ab, die für die menschliche Lebenszeit viel zu umfangreich sind. Die Situation naturwüchsiger Evolution kann also zwar als eine Form von Wettbewerb beschrieben werden. Damit verdeckt man aber das für uns Entscheidende: die sich beschleunigenden Veränderungstempi, die wir als solche wahrzunehmen fähig sind. Denn auch der ökonomische Wettbewerb – etwas also, was die Menschen selbst eingerichtet haben – wird in der Gegenwart unter verschärften Zeitbedingungen geführt, beziehungsweise er selbst ist die Verschärfung dieser Zeitbedingungen. Denn er produziert in immer kürzeren Abständen Güter oder Leistungen, die in irgendeiner Hinsicht Vorteile bieten und die diejenigen, die diese Vorteile nicht besitzen, aus dem Wettbewerb drängen. Kurz: Tempo spielt im ökonomischen Wettbewerb die ausschlaggebende Rolle. So ist der marktwirtschaftliche oder, wenn Sie lieber wollen, der kapitalistische Wettbewerb zum Grundmechanismus geworden, der immer schneller laufenden Zeitmaschine der Gegenwartszivilisation. Es ist der Zeitvorsprung, welcher den Wettbewerbsteilnehmern den eigentlichen Vorteil einräumt, und dadurch ist dafür gesorgt, dass es immer schneller geht. Der Kampf geht letztlich um die Zeit selbst. Sehr viele Produkte können mehr oder weniger gleich gut gebraucht werden, aber es kommt darauf an, wer schneller damit im Markt ist.

Die Wettbewerbsgesellschaft hat mit ihrer unerbittlichen Beschleunigungstendenz etwas Furchterregendes, und die Frage ist berechtigt, ob sie uns nicht alle überfordert. Niemand kann sich noch zutrauen, der Lenker des rasenden Wagens der Zivilisation zu sein.

«Geistige Beweglichkeit» besteht sehr oft in nichts anderem als im «Tun des Fälligen». Das ist meine Erfahrung, die ich vor allem als Unternehmer gemacht habe: Um Erfolg zu haben, ist es gar nicht nötig,

.....
*Die Situation
 naturwüchsiger
 Evolution
 kann also als
 eine Art
 Wettbewerb
 gedeutet werden.*

.....
*Die Wettbewerbs-
 gesellschaft
 hat mit ihrer
 unerbittlichen
 Beschleuni-
 gungstendenz
 etwas Furcht-
 erregendes.*

schrecklich originell zu sein. Man muss bloss das rechtzeitig tun, was eben zu tun ist. Und man darf dabei keine Angst davor haben, Bisheriges zu sistieren.

Das Fällige und das Trendige

Das «Tun des Fälligen» weckt allemal Widerstände. «Geistige Beweglichkeit» verlangt also normalerweise keine Genialität; sie verlangt lediglich Wachheit, Umsicht, den Mut und die Bereitschaft, andere davon zu überzeugen, dass es richtig ist, etwas zu ändern – oder, unter Umständen, gerade nicht zu ändern.

Und was steht dieser Fähigkeit, das Fällige zu tun, entgegen? Ein Stichwort dafür lautet: Sklerose. «Sklerose» ist nun allerdings eine Begleiterscheinung des biologischen Alterns, dem jeder und jede unterworfen ist. «Sklerose» ist freilich auch ein gesellschaftliches Phänomen, aber davon möchte ich erst nachher reden.

Niemand also entgeht dem physischen Prozess des Alterns, und da gehört die Reduktion der physischen und häufig der psychischen Beweglichkeit hinzu. Der letzte «Akt der geistigen Beweglichkeit» im Sinn des «Tun des Fälligen» besteht darum in der schwierigen Einsicht (und im Vollzug dieser Einsicht), dass es Zeit ist, zu gehen. Diese Hinweise auf physiologische Alterungsprozesse dürfen freilich nicht dazu ermächtigen, jede Form des Widerstandes gegen Veränderungen, d.h. die typischen Impulse des konservativen Geistes, sogleich als beginnende Sklerosis zu denunzieren. Es gibt natürlich sehr wichtige, sehr heilsame Arten des konservativen Nein-Sagens; das Fällige kann also sehr wohl das zum gerade Herrschenden Gegenläufige sein. (*Karl Schmid* hat mit guten Gründen auf das «Prinzip der Gegenläufigkeit» als positives Merkmal spezifisch schweizerischer Eigenart hingewiesen. Das Fällige ist niemals mit dem Trendigen zu verwechseln.) Es war eben nie eine gute Idee, das Eigenkapital der Aktiengesellschaften so weit zu reduzieren, dass daraus eine Rendite von 15 Prozent resultierte, dafür aber die Reserven fehlten, um zu reagieren, wenn's kritisch wird. Fazit: Es ist nicht das Privileg der Jugend, nein zu sagen. Leute mit einer gewissen Erfahrung, mit einem gewissen Alter und mit einer gewissen Ausdauer dürfen, ja

müssen bremsen, wenn sie der Auffassung sind, der Zug fahre in die falsche Richtung.

Allerdings: Nein-Sagen im Sinne der Ermöglichung des Neuen ist eine Funktion und ein Privileg der Jugend. Dagegen ist Nein-Sagen im Sinne der Rettung des vielfach bloss scheinbar Veralteten, aber vorsichtig zu Hütenden, die Aufgabe der Älteren. Sie verlangt dann gelegentlich die unbequeme Bereitschaft, als Autorität aufzutreten. Eine gute Gesellschaft basiert nicht nur auf der Beachtung dessen, was im Markt Erfolg hat, und auf der Beachtung dessen, was aus quantitativ-demokratischen (sprich: der jeweiligen Mehrheit einleuchtenden) Legitimationen resultiert, sondern stets auch aus dem, was je an persönlicher Lebenserfahrung und persönlicher Leistung mit Autorität in die Wirtschaft, in die Wissenschaft und auch in die Politik eingebracht werden kann. Institutionen, in denen dieser «Rat der Weisen» gebündelt und gehört wird, z.B. der Ständerat oder das Bundesgericht, sind darum für die Gesellschaft sehr wichtig.

Probleme der Reform

Mancur Olson hat in seinem Buch «Aufstieg und Niedergang von Nationen» (Tübingen 1985) beschrieben, wie es dazu kommt, dass ganze Gesellschaften «versäulen», erstarren, sklerotisch werden, d.h. die Fähigkeit verlieren, als Gesamtorganismus das «Tun des Fälligen» zu realisieren. Inwiefern sind Gesellschaften überhaupt reformierbar? Dieses Problem stellt sich heute «Jenseits von Links und Rechts». Und von Anfang an muss man sich damit abfinden, dass es viel, viel schwieriger ist, eine Gesellschaft, der es relativ gut geht, zu reformieren, als eine, die wirklich am Nullpunkt ist. Denn bloss allmählich wachsender Reformdruck schafft das massenwirksame, öffentliche Bewusstsein für fällige Anpassungen (und das heisst stets: für schmerzhaft Veränderungen) eigentlich immer erst, wenn es zu spät ist. Wichtig ist es darum, politisch-gesellschaftliche Strukturen zu besitzen, durch welche die Notwendigkeit permanenter Reform erinnert wird, also das Bewusstsein wachgehalten wird, dass der ideale Zustand nie erreicht ist. In unseren Gesellschaften wird

.....
*Fazit: Es ist
 nicht das Privileg
 der Jugend,
 nein zu sagen.*

.....
*Die Idee der
 Gerechtigkeit
 verlangt nämlich,
 dass die
 Devise «the
 winner takes it
 all» nicht gilt.*

das – vielleicht, hoffentlich – durch jene eigenartige Kombination von Neid und Gerechtigkeitsbedürfnis gewährleistet, die ich erläutern möchte. Denn diese Kombination ist ein Herzstück unserer «westlichen» Kultur – und gerade deshalb ist sie von anderen Kulturen, die anders geprägt sind, sehr schwer zu übernehmen.

Es gibt Kulturen, z.B. in Afrika, in denen derjenige, der tüchtiger ist als die anderen, systematisch für seine Exzellenz bestraft wird. Denn die anderen erwarten von ihm, dass er alles weiterreicht, was er zusätzlich gewonnen hat, und sie also versorgt. Tut er es aber nicht, dann wird er aus dem sozialen Verband ausgestossen. Solches Verhalten geht viel weiter als die auch bei uns bekannte Kultur des Neides, die es dem Erfolgreichen zwar nicht gerade einfach macht, erfolgreich zu sein, ihn aber nicht ausbeutet. Was ich sagen will: Erfolgreiche, wettbewerbsfähige Kulturen verlangen zum Mindesten, dass man Exzellenz erträgt und nicht bestraft. Und eben diese Kultur der Neiddämpfung zu kopieren, ist für Kulturen, die auf erfolgssaversen Prinzipien beruhen, sehr schwierig.

Damit man mich richtig begreift: Das Gesagte ist kein Loblied auf gewisse Spielarten des Liberalismus, die im Konzept «Gerechtigkeit» lediglich ein verschleiertes Neidgefühl erkennen wollen. Nein, ich will nur sagen, *erstens*, dass die allgemeine Bereitschaft, Exzellenz zuzulassen, eine Voraussetzung dafür ist, dass sich Gesellschaften *permanent* reformieren können und nicht vollkommen in lähmenden Reformunwillen verfallen, und *zweitens*, dass die Idee der Gerechtigkeit so etwas wie die zweite – Reform in Permanenz einfordernde – basiskulturelle Idee ist, die unser politisch-zivilgesellschaftliches Sozialbewusstsein charakterisiert. Die Idee der Gerechtigkeit verlangt nämlich, dass die Devise «*the winner takes it all*» nicht gilt. Die Idee der Gerechtigkeit erinnert auch den Sieger daran, dass sein Erfolg zuletzt darauf beruht, dass ihm andere die Gelegenheit zum Sieg gegeben haben. Es braucht also zweifellos ein Gleichgewicht zwischen dem Wert, den man der Exzellenz zubilligt und der Bereitschaft des Herausragenden, sich auch im Rahmen der *community* zu betätigen. ♦

DIE KULTUR DES LANGSAMEN

In zehn Thesen von der Unkultur des Schnellen zur Kultur des Langsamen

Hans Boesch,

geboren 1926, war Verkehrsplaner im Kanton Aargau und als Dozent und Forscher am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung an der ETH Zürich. Für sein literarisches Werk erhielt er u.a. den Joseph-Breitbach-Preis.

Hans Boesch fragt in seinem neuesten Buch «Die sinnliche Stadt, Essays zur modernen Urbanistik»¹, nach dem Sinn des menschlichen Tuns und stellt dazu zehn Thesen auf. Die erste und achte These samt Kommentar des Autors werden hier als Originaltext zitiert.

«Die erste These lautet: *Eile ist der grösste und gekonnteste Schwindel der Faulen.*

Eile ist «in». Sie ist so sehr «in», dass keiner mehr etwas dagegen zu sagen wagt. Sie ist uns zur zweiten Natur geworden. Und viele können nicht mehr anders, als sogar in der Freizeit, am Feierabend und in den Ferien eilig und nichts als eilig zu sein. Kilometer um Kilometer wird abgerast. Und so heisst denn unser Dasein: pressieren, gepresst und gestresst sein.

Der Zeitgenosse hat keine Zeit. Und selbstredend untermalen unsere Massenkommunikationsmittel als Sachwalter der Zeitgenossenschaft und als unangefochtene Vorbeter der Unkultur auch diese Entwicklung. Man schlage eine Illustrierte auf! Man schalte den Fernseher ein! Man betrachte den Freizeit-Schweizer! Er trägt nicht mehr Hosenträger und jodelt beim Waldfest. Nein, er ist sportlich, er trägt Helm und Astronautenanzug. Ob er Ski fährt, Schlittschuh fährt, schlittelt oder Motorrad fährt, es ist überall dasselbe Bild: Erst kommt der Helm, und dann schliesslich, hintennach, noch die Person.

Auch der Automobilist ist ein Helm-Mensch. Er sitzt sogar in seinem Helm drin. Ganz einfach deshalb, weil das Auto nichts anderes ist als ein grosser Helm, oft auch ein Zwitter zwischen Helm und Lautsprecherboxen.

Ein Helm aber engt ein. Er wirkt, wie Scheuklappen wirken. Das Gesichtsfeld schrumpft. Das Hinhören nach aussen leidet. Wir wissen vom Automobilisten, dass sein Gesichtsfeld umso kleiner wird, je

schneller er fährt. Der Blick ist stur und starr vorausgerichtet, auf den Fluchtpunkt weit vorne auf der Strasse. Das, was auf der anderen Seite geschieht, was hinter dem Fahrer geschieht, nimmt er nicht mehr wahr. Er wird im ursprünglichen Sinn des Wortes rücksichtslos.

(...)

Die achte These lautet: *Nur die Welt des Fussgängers ist eine Welt des Gegenüber-Seins und ist daher eine Welt der Bildung und der Anteilnahme, eine menschenfreundliche Welt also.*

Fast alle wesentlichen und bildenden Eindrücke sammelt der Mensch sehr früh und meist als Fussgänger. Als Fussgänger erlebt er das Aufblühen einer Blume, das Wachsen des Grases, das Fell eines Tiers. Nur als Fussgänger, ohne den Helm des Autos, erlebt er die Jahreszeiten, Frühling, Winter kalt und warm, erlebt er Sturm und Regen.

Nur als Fussgänger erlebt er seine Strasse, sein Quartier, erlebt er den Handwerker, den wir leider kaum mehr haben und den man unbedingt erhalten sollte, den Schmied, den Schreiner, den Buchbinder. Die Gerüche erlebt er nur ausserhalb seines Autos. Gerüche, die ebenso selten geworden sind wie die Schmetterlinge, und die überlagert sind von Gestank.

Die Wunder seiner eigenen Beweglichkeit, das Abrollen des Fusses, das Fliegen und Schweben mit gebreiteten Armen, das Spiel und das Geheimnis, die ganze Welt kann der junge Mensch nur als Fussgänger erleben. Und kein Kind ist ärmer als jenes, das per Auto zur Schule gebracht wird.»
(...) ◆

¹ Hans Boesch, *Die sinnliche Stadt, Essays zur modernen Urbanistik*, Nagel & Kimche, Zürich 2001.

MOBILITÄT UND KOMMUNIKATION

Rechtliche Rahmenbedingungen für Netzinfrastrukturen

Rolf H. Weber,

geboren 1951, studierte an der Universität Zürich Jurisprudenz. Nach einem Studienaufenthalt an der Harvard Law School erwarb er 1982 das Anwaltspatent. Seit 1986 lehrt er an der Universität Zürich, seit 1995 als Ordinarius für Privatrecht, Handelsrecht und Europarecht. Er leitet das Europainstitut Zürich und ist seit 1990 Direktor des Zentrums für Informations- und Kommunikationsrecht der Universität Zürich.

Der Begriff «Mobilität» geht etymologisch auf «Bewegung» zurück. Wörtlich genommen meint Bewegung, nicht am gleichen Ort zu verbleiben. Zwar kann das Fortbewegen auch einmal eine Flucht sein, mit dem Ziel, aus den Augen der Zurückgelassenen zu entschwinden. Im Regelfall will der Bewegliche aber erreichbar bleiben, d.h. es besteht kein Wille zur Kontaktaufgabe. Die Aufrechterhaltung des Kontaktes setzt indessen voraus, dass Infrastrukturen z.B. für die Kommunikation oder physische Fortbewegungen vorhanden sind.

Infrastrukturen beruhen regelmässig auf Netzen; je nach Zielsetzung und Ausgestaltung weisen Netze aber unterschiedliche Charakteristiken auf. Bei Spinnen- und Fischernetzen geht es darum, in den Strukturen hängen zu bleiben; bei Kommunikationsnetzen fliessen Inhalte entlang von Leitungen oder Frequenzen.

Netze lassen sich drahtlos, gestützt auf Hardware mit Übermittlungsfunktion (z.B. Antennen, Satelliten), oder drahtgebunden einrichten. Wenn die Kommunikation über drahtgebundene Festnetze verläuft, sind wiederum unterschiedliche technische Ausgestaltungen denkbar: Das Telefonnetz weist eine Sternstruktur auf, d.h. der Endkunde ist direkt mit der Ortszentrale verbunden, was die Informationsweitergabe erleichtert; das Kabelnetz ist in Form einer Baumstruktur konstruiert, d.h. die Kommunikation verläuft über die Kopfstation des Kabelnetzes und verschiedene Verteiler, was eine Direktkommunikation unter den Teilnehmern erschwert.

Je nach Richtung der Informationsflüsse lässt sich weiter differenzieren zwischen den Zweiwegnetzen, die eine interaktive Kommunikation ermöglichen (z.B. Telefonnetz) und den Einwegnetzen, die über keinen Rückkanal verfügen (z.B. traditionelle Rundfunkversorgungsnetze).

Das Recht kommt nicht umhin, gewisse Rahmenregeln für einzelne Problemfelder im Zusammenhang mit Netzinfrastrukturen festzulegen. Zu den wichtigsten Themen gehören die Berechtigung zu Netzerstellung und -betrieb, die Standardisierung technischer Normen, die Zu-

gangsrechte Dritter zu den Netzinfrastrukturen, der Geheimnisschutz auf Netzen sowie die Netzkontrollmöglichkeiten des Staates und der Privaten.

Infrastrukturberechtigung

Aus ökonomischen Gründen ist die Erstellung doppelter Netzinfrastrukturen meist wenig sinnvoll. Insbesondere bei beschränktem Verkehrsaufkommen ist eine Parallelität von Netzen wirtschaftlich nicht ratsam. Zudem können einzelne Übertragungsmedien auch künftig noch den Charakter einer knappen Ressource aufweisen (z.B. Frequenzen). Aus allen diesen Gründen drängt es sich auf, eine Zuweisung von Rechten an einen oder wenige Nachfrager, die Infrastrukturbetreiber, vorzunehmen. Rechtlich steht als einsetzbares Instrumentarium die Verleihung einer Konzession im Vordergrund.

Übersteigt die Anzahl der Interessenten die verfügbaren knappen Güter, ist gesetzgeberisch ein Auswahlverfahren vorzusehen. Im Bereich der Netzkommunikation kommen insbesondere zwei Verfahren in Frage. *Erstens:* Der Staat kann die Qualität der Interessenten zu messen versuchen, indem ein festgelegter Kriterienkatalog möglichst gut erfüllt werden muss (z.B. GSM-Mobilfunkkonzessionen). Dieses Verfahren hat den Nachteil des grossen Verwaltungsermessens und der oft arbiträren Entscheidungsfindung. *Zweitens:* Denkbar ist ebenso die Durchführung eines Versteigerungsverfahrens zwischen denjenigen Interessenten, welche gewisse Minimalanforderungen erfüllen (z.B. UMTS-



Ferruccio Soldati, Ohne Titel.
Mischtechnik auf Papier,
1995, 35 x 35 cm.

Ferruccio Soldati, Ohne Titel.
Mischtechnik auf Papier,
1996, 70 x 100 cm.



Auktion); der Steigerungsbetrag entspricht indessen nicht zwingend dem wirtschaftlichen Wert des versteigerten Gutes.

Technische Standardisierung

Kommunikationsnetze funktionieren dann, wenn minimale Kompatibilitätsstandards zu einer Vielfaltsreduktion beitragen. Die Erfahrung lehrt, dass es ärgerlich ist, in den Vereinigten Staaten mit der europäischen Mobiltelefon-technologie von der Kommunikation ausgeschlossen zu sein. Netzwerkexternalitäten positiver Natur beruhen darauf, dass der Wert eines Netzes steigt, je mehr Teilnehmer daran mitwirken.

Die regulatorische Problematik der Schaffung von Kompatibilitätsstandards besteht jedoch darin, dass aus historischen Gründen regelmässig der Standard des beherrschenden (Monopol-)Unternehmens eine Vorzugsstellung hat, neue Konkurrenten sich somit der Technologie des wichtigsten Marktunternehmens anzupassen haben. Um Wettbewerbsverzerrungen möglichst zu vermeiden, hat der Gesetzgeber deshalb zumindest offene Schnittstellen vorzuschreiben.

Interkonnektion und Entbündelung

Unter Interkonnektion (Zusammenschaltung) wird die Verbindung von Fernmeldeanlagen und Fernmeldediensten verstanden; konkret geht es somit um die physische Verbindung von zwei Fernmelde-netzen, die Verbindung von den darüber erbrachten gleichartigen Diensten und den Zugang zu den von einem anderen Fernmeldediensteanbieter angebotenen Diensten, um darauf weitere Fernmeldedienste aufzubauen. Die Einführung einer Interkonnektionsregulierung (für das Festnetz, theoretisch aber auch für das Mobilnetz) ist eine Voraussetzung für das Entstehen von Wettbewerb in den Fernmelde-märkten, weil die früher faktisch oder rechtlich als Monopolisten tätig gewesenen staatlichen Telekommunikationsunternehmen die neuen Wettbewerber von der Leistungserbringung abhalten könnten, wenn ein Zugang zur gegebenen Infrastruktur nicht erzwingbar wäre. Das Fernmeldegesetz verpflichtet deshalb marktbeherrschende Unternehmen, den Zugang

Der Wettbewerb
kann sich nur
voll entfalten,
wenn die
Konkurrenz bis
zum Anschluss
des End-
abnehmers
spielt.

Das Fernmelde-
gesetz
verpflichtet
marktbeherr-
schende
Unternehmen,
den Zugang zur
eigenen
Infrastruktur
einzuräumen.

zur eigenen Infrastruktur einzuräumen, und zwar unter Beachtung der Bedingungen der Nichtdiskriminierung, der Transparenz von technischen und kommerziellen Bedingungen sowie der Kostenorientierung der Preisgestaltung.

Bei der Entbündelung (*Unbundling*) geht es um Zugangsmöglichkeiten innerhalb einer bestimmten Infrastruktur; im Vordergrund steht der technische Zugang zur «letzten Meile» und zu den Breitbandübertragungstechniken. Ob die Entbündelung vom Fernmeldegesetz 1997 rechtlich abgedeckt wird oder nicht, ist derzeit Gegenstand einer lebhaften Debatte. Der Bundesrat hat indessen eine Änderung auf Verordnungsstufe und auf Gesetzesstufe zur Einführung der Entbündelung vorbereitet, um eingetretene Defizite im Rahmen der Liberalisierung des Fernmelde-marktes zu beseitigen. Der Wettbewerb kann sich nämlich nur voll entfalten, wenn die Konkurrenz bis zum Anschluss des Endabnehmers spielt.

Fernmeldegeheimnis und Datenschutz

Wer Informationen transportiert, darf grundsätzlich von deren Inhalten keine Kenntnis nehmen; gemäss Art. 13 der Bundesverfassung ist das Fernmeldegeheimnis gewährleistet. Dieser Schutz gilt auch für das Internet. Die vielfachen Hackerangriffe und die verbreiteten, Daten zerstörenden Viren zeigen jedoch die Relativität der Unversehrtheit von Inhalten. Mögliche private Schutzmassnahmen bilden Verschlüsselungen von Datenpaketen.

Über den klassischen Schutzbereich der Vertraulichkeit von Inhalten hinaus fordert das Anliegen des Datenschutzes einen weiteren Anwendungsbereich der Geheimhaltungspflichten: Benützer von Mobiltelefonen hinterlassen nämlich auch Spuren mit Bezug auf den geographischen Aufenthalt; wer aus den Bergen in die Stadt telefoniert, ist örtlich recht gut identifizierbar. Diese Daten verdienen ebenfalls einen angemessenen Schutz und dürfen weder den Behörden noch nahestehenden Personen herausgegeben werden.

Netzkontrollmöglichkeiten

Die neuen Technologien erlauben es staatlichen Organen, die auf Kommunikations-

netzen übertragenen Informationen und Daten abzufangen. Nicht nur *Orwell*, sondern auch der Fichen-Skandal lassen grüssen. Um die Voraussetzungen der staatlichen Interventionen in Kommunikationsnetze sachgerecht zu steuern, hat das Bundesgesetz betreffend die Überwachung des Post- und Fernmeldeverkehrs von 2000 gewisse Leitplanken gesetzt, die eingehalten werden müssen, damit nur im Falle krimineller Aktivitäten eine staatliche Abhörung stattfindet; insbesondere muss die Schwere der Tat die Überwachung rechtfertigen und hat ein dringender Tatverdacht zu bestehen.

Ebenso problematisch sind indessen private Kontrollmassnahmen, die in den freien Fluss der Informationen eingreifen.

.....

*Technik
determiniert
Informations-
flüsse und
Informations-
vorgänge.*

.....

Die heutige Architektur der Netze wird von «Codes» dominiert, die eine Macht ausüben, welche nur noch jene in der Hand haben, die sie erzeugen. Technik determiniert also Informationsflüsse und Informationsvorgänge. Private Kontrollvorkehrungen sind etwa kryptographische Massnahmen zur Verschlüsselung von Nachrichten sowie technische Schutzmassnahmen zur Verhinderung von Urheberrechtsverletzungen. Wenn es Privaten gelingt, mit Hinweis auf die Vertraulichkeit oder den Urheberrechtsschutz den Informationsfluss zu kontrollieren, weil dadurch der Zugang zu Informationen und Ideen nicht mehr frei bleibt, verlieren die Kommunikationsfreiheiten erheblich an Bedeutung. ♦

VON DER REDAKTION EMPFOHLEN

Kurt Eichenberger, *Vom schweizerischen Weg zum modernen Staat, Ausgewählte Schriften*, Helbing & Lichtenhahn, Basel 2002.

Kurt Weigelt, *Mehr KMU – weniger Staat, Von der inneren Kündigung des produktiven Mittelstandes*, Aktion für freie Meinungsbildung, Zürich, 2002.

Günther Baechler, Andreas Wenger (Hg.) *Conflict an Cooperation, The Individual Between Ideal and Reality, Festschrift für Kurt R. Spillmann*, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich 2002.

Adam Thierer, Wayne Crews jr. (Hg.) *Copy fights, The Future of Intellectual Property in the Information Age*, Cato Institute, Washington D.C. 2002.

Carlo S.F. Jagmetti, *Alte Schatten Neue Schatten*, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich 2002.

Paul Nizon, *Die Erstaussagen der Gefühle, Journal 1961–1972*, (Hrsg. Wend Kässens), Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main 2002.

Martin Doerry, *Mein verwundetes Herz, Das Leben der Lilly Jahn 1899–1944*, Deutsche Verlags-Anstalt, München Stuttgart 2002.

Aglaja Veteranyi, *Das Regal der letzten Atemzüge*, Roman, DVA, Stuttgart München 2002.

.....

Christoph Frei,

geboren 1960, lehrt Ideengeschichte an der Universität St. Gallen. Studium der Staats- und Politikwissenschaften in der Schweiz (1980–1985), Forschungsaufenthalte in den Vereinigten Staaten (1988–1990) und in Frankreich (1996–2001). Zahlreiche Veröffentlichungen, Schwerpunkte in den Bereichen Internationale Beziehungen, Demokratiegeschichte und politische Kultur.

.....

PERSPEKTIVENWECHSEL

Zur Weltsicht Paul Virilios

«Alles geht zu schnell.» Die banale, im Alltag ewig wiederkehrende Einschätzung eröffnet ein faszinierendes Feld der Reflexion, wenn man sie nur ernst nimmt und auf Gründe hinterfragt. Paul Virilio tut dies seit vielen Jahren und mit grosser Konsequenz. Geschwindigkeit ist ihm ein Mass nicht nur des technischen Fortschritts, sondern schlicht das Mass aller Dinge – «car la vitesse touche à tout». Eine Würdigung zum 70. Geburtstag.

Langsam, aber stetig wächst sie, die Anhängerschaft dieses streitbaren französischen Intellektuellen, obschon er selten Gutes prophezeit. Seine Bücher werden heute in alle Weltsprachen übersetzt; seine Gegner werfen ihm vor, «eleganten Unsinn» in die Welt zu setzen. Akademiker mag er nicht sein, auch wenn er dreissig Jahre lang die Wissenschaft des Städtewesens lehrte. Als Praktiker sieht er sich, als fleissiger Autodidakt – und, wie er selber gerne sagt, als ein philosophierender Urbanist.

Am Anfang seiner Philosophie steht indessen nicht die Urbanistik, sondern ein Mysterium, das ihn als Kind schon trifft und fesselt. «Je suis un enfant de la guerre; c'est elle qui a été mon université.» Im Zuge der deutschen Okkupation flieht die Familie 1940 nach Nantes. Nur knapp entgeht sie einer Säuberung durch die Gestapo – aufgrund der verwinkelten Architektur des Hauses, das man bewohnt. Am Ende des Krieges durchleben die Virilios wiederholt massive Bombardements der alliierten Luftwaffe. Blitze, Licht und Feuer: Der junge Mensch nimmt Bilder auf, die unauslöschlich bleiben.

So problematisch es mitunter sein kann, Motiv und Gehalt eines theoretischen Werks in der Biographie des Autors aufzuspüren – im vorliegenden Fall spricht zumindest nicht nur die Plausibilität dafür. Auch der Betroffene sieht den eigenen Werdegang als in hohem Masse durch die Kriegserfahrung mitbedingt. Nach einer Ausbildung zum Kunstglaser und Militärdienstleistungen wendet er sich der Architektur zu, liest aber weiterhin und reihenweise Sachbücher zum Zweiten Weltkrieg. 1958 beginnt er eine akribische Inventari-

sierung der Verteidigungswerke des Atlantikwalls. Das Unternehmen gerät zur obsessiven Spurensuche, die ihn jahrelang in Atem hält. Überall verweist die vermeintliche Undurchdringlichkeit der monströsen Betonmassive auf ihr paradoxes Gegenteil: auf die enorme, jede materielle Festigkeit sprengende Eindringgeschwindigkeit moderner Projektile. Raum, Geschwindigkeit, Beschleunigung drängen sich im Sinne neuer Perspektiven auf. Als Virilio die Ergebnisse seiner «Bunker archéologie» 1975 im Rahmen einer Ausstellung in Paris präsentiert, arbeitet er bereits an einer neuen Theorie.

Vom Bunkerbau zur Dromologie

Spätestens seit Martin Heidegger ist die «Frage nach der Technik» immer auch eine Frage nach der schicksalhaften Herausforderung des Menschen durch die Technik. Michel Foucault, Günther Anders, Hans Blumenberg, Jean Baudrillard... – die Zahl derer, die sich denkerisch daran gemessen haben, ist Legion. Niemand aber hat mit soviel Konsequenz Begriff und Wesen der Geschwindigkeit zum heuristischen Dreh- und Angelpunkt des eigenen Suchens gemacht wie Paul Virilio. «Tout ce que je fais tourne autour de cette vision de l'importance de la vitesse et de son économie.»

Mit «Vitesse et politique» begründet er 1977 seine Dromologie – eine «neue» Disziplin, die Technik- und Militärgeschichte, Medientheorie und eine Phänomenologie der Wahrnehmung zusammenführt und auf Geschwindigkeit hin fokussiert. Um den Gegenstand bestmöglich zu fassen, werden Begriffe und Bilder mitunter auch assoziativ erfunden. Virilio,

Die französischen Zitate entstammen einem ebenso erhellenden wie unterhaltsamen Gespräch zwischen Paul Virilio und Guy Lacroix: <http://perso.wanadoo.fr/lbessard.architecte/virilio/virilio1.html> – Einen hilfreichen Überblick vermittelt neuerdings Claus Morisch, Technikphilosophie bei Paul Virilio. Ergon, Würzburg 2002.

weder strenger Philosoph noch Literat, bekennt sich freimütig zu diesem bastelnden Denkstil seiner Essays (was die Aufgabe des Lesers nicht einfacher macht).

Im Zentrum der Dromologie steht ein Axiom, das sich wie folgt umschreiben lässt: Nicht der blosse Unterschied von langsamer und schneller macht das Problem des Technischen aus, sondern eine unheilvolle Beschleunigung der Beschleunigung, die – einmal vom Menschen emanzipiert – den Wettlauf (gr. *dromos*) mit sich selbst weder reflektiert noch kontrolliert.

Als erstes «Transportvehikel» überhaupt begreift Virilio als geistreicher, wenn auch eklektischer Historiker die Frau. Sie trägt dem Mann die Nahrung nach, damit er sich ganz der Jagd widmen kann. Aus der Erkenntnis, dass beschleunigter Transport Vorteile bei der Tierjagd und, wichtiger noch, bei der kriegerischen Auseinandersetzung verschafft, resultiert die ursprüngliche Notwendigkeit übervorteilender Beschleunigung: Wer schneller ist, gewinnt. Wie also kann ich schneller werden?

Über Jahrtausende hinweg bleiben die Mächte des Beharrens stärker als jene der Bewegung; weder die Zucht von Reittieren noch die Gründung von Städten (es sind Räume zur Kontrolle von Geschwindigkeit) vermögen das Verhältnis umzukehren. Erst die Industrielle Revolution des 19. Jahrhunderts eröffnet radikal neue Möglichkeiten; für Virilio ist es die erste dromokratische Revolution. Mit Dampf- und Verbrennungsmotoren erhält Geschwindigkeit erstmals eine technologische Komponente. Fortan baut der Mensch Maschinen, die aus sich Geschwindigkeit erzeugen. Es gelingt, die Schallmauer zu durchbrechen, und schliesslich erreichen Raketen jene Fluchtgeschwindigkeit, die Menschen in den Weltraum bringt.

Eine zweite dromokratische Revolution zeichnet Virilio im Bereich der Übertragungsmedien nach – von der Photographie über die Kinematographie bis hin zur modernen Telekommunikation. Radio-, Video- und Digitalsignale werden mit Lichtgeschwindigkeit durch elektromagnetische Wellen transportiert; die letzte, eine absolute Grenze ist erreicht. Die medientechnische Revolution eröffnet den im Wortsinne zeitlosen Zugang zu einer ganz und gar «überbelichteten» Welt. Satelliten und

.....
*Nicht der blosse
 Unterschied
 von langsamer
 und schneller
 macht das
 Problem des
 Technischen aus,
 sondern
 eine unheilvolle
 Beschleunigung
 der
 Beschleunigung.*

.....
*Wer schneller ist,
 gewinnt.
 Wie also kann
 ich schneller
 werden?*

weltumspannende Datennetze machen es möglich, in globaler Echtzeit zu sehen und zu erkennen, was am anderen Ende der Erde geschieht. Für das Pentagon fand der zweite Golfkrieg in solcher Echtzeit statt, für die Öffentlichkeit als manipulierter Echtzeit-Bluff.

Es wurde bereits angedeutet: «Unheilvoll» wird der beschriebene Prozess beschleunigter Beschleunigung dort, wo er sich dem bewussten Zugriff des Menschen entzieht. Virilio ist überzeugt, dass diese «Abkoppelung» tatsächlich stattgefunden hat. Spätestens mit der neuzeitlichen Betonung von Machbarkeit und im Gefolge einer radikalen Verselbständigung der Naturwissenschaften konnte das Geschwindigkeitsdiktat zum Fokus und Fetisch einer kriegsinteressierten technischen Intelligenz werden, die sich dann ihrerseits emanzipierte. Fundamentalistische Technologiemonche dienen heute einer Beschleunigung zu, die selber als Motiv verborgen bleibt. Aus List, meint dazu der Philosoph: Heimlicher Telos der Geschwindigkeit ist immer sie selbst. Sie will bei sich bleiben; gerade diese Trägheit («L'inertie polaire», 1990) macht ihr Wesen aus. Ein «rasender Stillstand» also – der für die deutsche Übersetzung gewählte Titel trifft das Paradoxon.

Reduzierte Wahrnehmung und soziale Folgen

Die Dromologie will nicht nur Geschwindigkeit und technische Beschleunigung bedenken, sondern auch die Implikationen für die Lebenswelt des Menschen. Angestrebt wird zunächst ein Nachweis dafür, dass die modernen Transport- und Kommunikationsmöglichkeiten den menschlichen Wahrnehmungshorizont nachhaltig verschoben haben.

Raum, Zeit und Blick: Gerade auf diesem Problemfeld offenbart Virilio ein bemerkenswert feines Gespür, das andere Aspekte von Technik freilegt als die ihrer bloss funktionalen Evidenz. Autofahren etwa erscheint nicht nur als zielgerichtete Fortbewegung, sondern auch als Medium, das flüchtige Bilder generiert. Die Landschaft zerfällt vor unseren Augen; in Entsprechung zur gewählten Geschwindigkeit erscheint sie als blosse Abfolge von Flecken, Punkten oder Strichen. Der

Raum scheint sich aufzulösen, vieles wird zu schnell, um noch wahrgenommen zu werden. Eine Ästhetik des Verschwindens löst die Ästhetik der Erscheinung ab («Esthétique de la disparition», 1980).

Gesteigerte Geschwindigkeiten treffen nicht nur das Sehen. Unerbittlich komprimiert die Spirale der Beschleunigung den Bereich dessen, was sinnlich überhaupt erfahrbar ist. Moderne Transportmittel lassen nicht nur Entfernungen schrumpfen, sondern auch den menschlichen Erfahrungshorizont. Nicht mehr Reisende sind wir, sondern menschliche Pakete, die transportiert werden – sitzend, angeschnallt und weitestgehend unbeweglich. Unbequem vielleicht, aber kaum jemand ist bereit, statt einer Stunde drei Tage unterwegs zu sein: Jede einmal erreichte Geschwindigkeit grenzt niedrigere Geschwindigkeiten zunächst aus, um sie schliesslich zu verdrängen; der Mensch macht keine Ausnahme von diesem dromologischen Gesetz. Zuletzt wird er ganz zum Stillstand kommen. Echtzeit-Technologien erlauben ihm, immobil und dabei transaktiv zu sein. *Television* ist eines, *teleaction* ein anderes: *teleworking*, *teleshopping*, *teleshopping* – alles bequem vom Sessel aus. Zum Vorteil eines kommunikativen Anderswo wird lokale Zeit beliebig ersetzt. Im Rahmen häuslicher Bewegungslosigkeit wird unser Horizont quadratisch: es ist der Horizont des Bildschirms.

Die aus der zunehmenden Virtualisierung des Alltags resultierende Relativierung aktueller Ortsgebundenheit, den Verlust direkter Beziehungen zur sozialen Mitwelt bezeichnet Virilio als mediale Ghettoisierung oder technische Form des Kommas. Herkömmliche Bezugsnetze und Orientierungspunkte verlieren sich, wenn der Mensch zuhause bleibt. Kann er aber den Entferntesten wie seinen Nächsten lieben?

Dass schliesslich auch die grössere, die politische Gemeinschaft durch die Höchstgeschwindigkeiten elektronischer Medien in Mitleidenschaft gezogen wird, liegt auf der Hand. Virilio fürchtet um die lange Zeit einer Politik, die auf Austausch angewiesen ist, auf Diskussion und Beratung auch im öffentlichen Raum. «*Il y a nécessité d'y réfléchir ensemble. La démocra-*

.....
 Nicht mehr
 Reisende sind
 wir, sondern
 menschliche
 Pakete, die
 transportiert
 werden.

.....
 Der Raum
 beschützt, weil
 er verhindert,
 dass alles an
 der gleichen
 Stelle ist.

tie, c'est les autres. Si ce travail (...) manque, il n'y a pas de liberté.»

Eine neue Ökologie

Die Sorgen und Ängste Paul Virilios deuten zumindest Teile seiner Wertetafel an. Wenn er die moderne teletechnische Vernichtung von Raum und Zeit so emphatisch bedauert, dann darum, weil er beide Dimensionen als natürliche Koordinaten menschlicher Wahrnehmung lebenswichtig wäht. Der Raum beschützt, weil er verhindert, dass alles an der gleichen Stelle ist. Virilio denkt ihn in Unterbrechungen, als Abfolge von begrenzten Orten, an denen Leben sich austauschen und neu gestalten kann. Das gute Leben des Menschen ist nur möglich in Anbindung an ein konkretes Hier und Jetzt (*hic et nunc, in situ*). Dieser Ort ist die Gemeinschaft in jenem politischen Raum, der namentlich durch die Stadt begrenzt wird. Mensch und Politik bedürfen gleichermaßen der Verortung. Eine überraschend «klassische» (praktische) Philosophie, doch Virilio ist Urbanist – und er hat seinen *Aristoteles* gelesen.

Distanzen und Zeiträume als Schutzschilder menschlicher Existenz: Vor diesem Hintergrund erhellt, warum Virilio selbst im Faxgerät, im elektronischen Briefkasten, im Feldstecher oder in der Kamera (die man lädt, mit der man zielt und schießt) immer auch Waffen erkennt. Sie greifen an, was uns beschützt. Sie tragen zur dromosphärischen Verschmutzung des Planeten bei. Verunreinigt sind heute nicht nur Luft und Wasser; verunreinigt ist auch die raum-zeitliche Ausdehnung der Lebensräume, und zwar so stark, dass die Beziehung des Menschen zur Umwelt um eine wesentliche Dimension beschnitten wird. Die herkömmliche, grüne Ökologie kann an diesem Punkt nicht weiterhelfen; umso dringlicher postuliert Virilio seit Jahren eine graue Ökologie der Räume und Distanzen als Bollwerk gegen den aufkommenden Cybertotalitarismus der Gegenwart.

Er selbst geht weiterhin und konsequent den Weg des Vor- und Gegendenkers. Soeben ist sein neustes Buch erschienen. Es trägt den Titel «*Ce qui arrive*» und behandelt den integralen Zeitunfall. ♦

«SIEBZIG JAHRE DURCH DIE WILDESTE UND WÜSTESTE ALLER ZEITEN»

Stefan Zweig zitiert aus «Triumph und Tragik des Erasmus von Rotterdam», S. Fischer Sonderausgabe, Frankfurt a.M. 1977, S.59 ff., 70.

«Erasmus hat zeitlebens an der Unzuverlässigkeit seiner Gesundheit gelitten, denn was die Natur ihm an Muskeln versagte, hatte sie ihm an Nerven überreichlich zugeteilt. Immer, schon als ganz junger Mensch, leidet er neurasthenisch und vielleicht hypochondrisch an Überempfindlichkeit seiner Organe; zu knapp, zu löcherig hat die Natur ihm die Schutzdecke der Gesundheit gespannt, immer bleibt irgendwo eine Stelle unbehütet und empfindlich. (...)

Diese Empfindlichkeit nötigt ihn zur Verwöhnung, Kultur wird ihm Bedürfnis: Erasmus kann nur feine und warme Stoffe am Leib tragen, nur in sauberen Betten schlafen, auf seinem Arbeitstisch müssen die teuren Wachskerzen brennen statt des üblichen rus-senden Kienspans. Jede Reise wird darum widriges Abenteuer, und die Berichte des ewigen Wanderers über die damals noch arg rückständigen deutschen Gasthöfe bilden einen kulturhistorisch unersetzlichen und zugleich ergötzlichen Schiffskatalog von Flüchen und Fährlichkeiten. (...)

Je mehr den Alternden die Körpernot bedrängt, um so bewusster wird seine Lebensmethode zu einem ständigen Rückzugsgefecht, um das bisschen Ruhe, Sicherheit und Abgeschlossenheit zu retten, das er für seine einzige Lebenslust, die Arbeit, braucht. Und nur dank dieser hygienischen Sorgsamkeit, dieser sinnlichen Resignation ist Erasmus das Unwahrscheinliche gelungen, das zerbrechliche Vehikel seines Körpers quer durch die wildeste und wüsteste aller Zeiten siebzig Jahre leidlich hindurchzuschleppen und das einzige zu bewahren, was ihm in diesem Dasein wahrhaft wichtig war: die Helligkeit seines Blicks und die Unantastbarkeit seiner inneren Freiheit. (...)

Aber manchmal lockert doch eine leichte Laune für eine Stunde den strengen und resignierten Blick auch des Weisen: dann lächelt er und erhellt mit diesem Lächeln ironisch die Welt. Der Weg des Erasmus führte in jenen Tagen (1509) über die Alpen, er kam aus Italien zurück. Dort hatte er die Kirche in völligem religiösem Verfall gesehen, den Papst Julius als Condottiere, umschart von seinen Kriegsmannern, die Bischöfe, statt in apostolischer Armut, in Prunk und Prasserei, er hat die frevlerische Kriegswut der Fürsten in diesem zerrütteten Lande erlebt, raubgierig wie die Wölfe einer den andern bekämpfend, die Anmassung der Mächtigen, die grauenhafte Verarmung des Volkes, tief hat er wieder ein-



Erasmus von Rotterdam (1469–1536)

mal hineingeblickt in den Abgrund des Widersinns. Aber jetzt lag das fern wie eine dunkle Wolke hinter dem übersonnten Grat der Alpen; Erasmus, der Gelehrte, der Büchermensch, sass im Sattel, er schleppte – besonderer Glücksfall – sein philologisches Gepäck nicht mit sich, seine Codices und Pergamente, an denen sonst seine Neugier kommentatorisch haften blieb. Sein Geist war hier frei in der freien Luft, er hatte Lust zu Spiel und Übermut; da flog ein Einfall ihm zu, bunt und bezaubernd wie ein Schmetterling, und er nahm ihn mit von dieser glückhaften Reise. Kaum in England angelangt, schrieb er dann im hellen vertrauten Landhaus des Thomas Morus die kleine Scherzschrift hin, eigentlich nur, um dem versammelten Kreise Erheiterung zu schenken, und benannte sie, Thomas Morus zu Ehren mit dem Wortspiel «Encomium moriae» («Laus stultitiae» auf Latein, was man am ehesten mit «Lob der Narrheit» übersetzen kann).» ♦