Zeitschrift: Puls : Drucksache aus der Behindertenbewegung

Herausgeber: Ce Be eF : Club Behinderter und Ihrer FreundInnen (Schweiz) [1986-1992]; Anorma : Selbsthilfe für die Rechte Behinderter (Schweiz) [ab 1993]

Band: 32 (1990)

Heft: 2: Mobile

Artikel: Mythos Mobilität

Autor: Hertig, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-157967

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: 12.07.2025

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

Mythos Mobilität

von Paul Hertig

Mobilität, Bewegungsfreiheit: Das heisst ein Stück Schwerelosigkeit, seinen Wünschen entgegenzufliegen. Das weckt aber auch Bilder von Massenbewegungen, wo sich dann alle am Fluchtziel wieder treffen.

Die grosse Befreiung

Es sind kaum 130 Jahre her, dass Eisenbahnlinien auch in der Schweiz die fernen Orte in erreichbare Nähe rückten. Zunehmend wurde es auch für das einfache Volk möglich, aus der Enge des heimatlichen Dorfes auszubrechen und andere Orte, andere Menschen, Gedanken und Lebensmöglichkeiten kennenzulernen. Die industrielle Entwicklung als Befreiung von feudalen und zünftlerischen Bindungen, aber auch von Landarmut, engen Traditionen und traditioneller Geborgenheit, verlangte nach Mobilität von Gütern und Menschen.

Entwicklung und Verbreitung des Automobils zu Beginn dieses Jahrhunderts, besonders seit dem 2. Weltkrieg, bewirkten erst recht eine Demokratisierung des Reisens: Was vor neunzig Jahren noch ein Luxus für Reiche war, wurde greifbar für jedermann. Doch diese Befreiung aus örtlichen Bindungen war immer eine relative. Um 1912 warnte ein kritischer Publizist: «Die Autler verlangen autogerechtes Verhalten. Die Strassen sind aber nicht für den Expressverkehr bestimmt, sie gehören mit den Menschen, mit Kindern, mit Karren und Tieren zum Milieu der Stadt – oder sollen sie etwa autofrei gehalten werden?»

Mobilität verändert Raum und Zeit

Der Raum wird durchlässiger. Je mobiler wir sind, desto grössere Strekken fahren wir: Weiter zur Arbeit, weiter in die Ferien oder noch schnell zu Besuch. War's vor 30 Jahren einmal eine Tagesreise im Sommer ins Tessin, so schafft man es jetzt jedes Wochenende in 2 Stunden nach Lugano. Und arbeitete man früher möglichst am Wohnort, so pendeln heute täglich über 130 000 Menschen nach Zürich zur Arbeit, der Grossteil per Auto.

Bringt Mobilität denn Zeitgewinn?

Gemäss verschiedenen Untersuchungen liegt die durchschnittliche Reisezeit eines Werktätigen seit Jahren bei 80-90 Minuten pro Tag. Wer mobiler ist, fährt einfach weiter! Statt Zeitgewinn und Musse wachsen Hektik und Stress. Wolfgang Sachs braucht in seinem Buch «Die Liebe zum Automobil» (Rowohlt 1984) den Vergleich der Uhr am Bahnhof, die mit der Eisenbahn kam, sowie später dann zum Auto die Armbanduhr an jeden Arm gehört: wir werden schneller, haben aber immer weniger Zeit.

Diese wachsende Mobilität trifft in fataler Weise unseren Lebensraum. Die Städte ertrinken im Verkehr, viele BewohnerInnen ziehen in die Dörfer, um täglich durch andere Siedlungen wieder in eben diese Städte zur Arbeit zu fahren. Und aus der wachsenden Agglomeration fliehen wir am Wochenende ins Grüne, wo wir die anderen dann auch wieder treffen...

Und der verzweifelte Bau von Umfahrungsstrassen entlastet zwar anfänglich ein Quartier, ein Dorf, um einige Jahre später mit noch mehr Verkehr die alten und neuen Strassen zu füllen. Es ist vielfach bekannt.

Mobiler sind wir auch in andern Bereichen: Die Informationen werden schneller und mehr (was in New York passiert ist gleich wichtig wie das vor unserer Haustüre). Was heute Schlagzeile, ist morgen überholt. Das gilt auch im Beruf. Computer erlauben es, in der gleichen Zeit mehr über noch weitere Distanzen zu erledigen. Und (Funk-)Telefon und Telefax machen uns überall und jederzeit erreichbar. Ein Fortschritt?
Die Beispiele von grösserer Mobilität und «Freiheit» können fortgeführt werden (etwa flexiblere Arbeitszeiten, Abendverkauf, Diskussion um Zulassung von Nacht- und Sonntagsarbeit usw. Vom Fliegen und Flughafenausbau nicht zu reden). Die Frage bleibt, inwiefern die erreichte Mobilität unser Leben lebenswerter macht. Denn das müsste doch das Ziel unseres Strebens sein.

Urbanität contra Individualität

Die Städte waren in allen Epochen Ausdruck des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens. Unsere Städte gleichen immer mehr einem entmischten Brei: Im Zentrum hektisches Business und geballter Konsum (Warenhäuser, Boutiquen und Kultur), die ausufernde Agglomeration eintöniger Schlafsiedlungen (gespickt mit Fressbeizen und drei/vier kämpfenden Theaterbühnen). Was verloren zu ge-

hen droht, ist die Vielfalt gesellschaftlichen Lebens, die Durchmischung von Wohn- und Arbeitswelt, von breitem Kunstschaffen und Gewerbe, von Lebensfreude und Toleranz einerseits und einer zusammenhängenden, intakten Landschaft andererseits. Statt dessen werden individuelle Bedürfnisse mit Konsum befriedigt. Unsere heutige Mobilität ist wichtiger Hintergrund und Bestandteil dieser Entwicklung.

Mobilität heisst Energieverbrauch

Solange wir uns zu Fuss, per Velo oder Pferd (oder Wind- und Wasserkraft) fortbewegen, benützen wir erneuerbare Ressourcen. Alle andern Formen der Bewegung (Motoren, Telefon, Fernsehen) verbrauchen hauptsächlich Ressourcen, die beschränkt und nicht erneuerbar sind, und die beim Verbrauch mehr oder weniger schädliche Nebenprodukte und soziale Kosten erzeugen (Lärm, schlechte Luft, Spitalkosten, Restrisiko). Unser «unbegrenztes Wollen» sucht immer wieder neue Lösungen, die letztendlich meist mit weiterem Energieverbrauch verbunden sind (Autokatalysator, Abluftfilter, AKW samt «Endlagerung»). Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs als Ausweg aus der Verkehrsmisere findet denn auch hier seine Grenze. Und nicht zuletzt werden Raum und Zeit als Ressourcen verbraucht. Mobilität als Mechanismus, um mehr Kapital in kürzerer Zeit umzusetzen. Und wie ein bekannter Energiefachmann festhielt, ist neben der Kapitaldie Energieverwertung massgebender Motor unseres wirtschaftlichen Wachstums.

Renaissance der Gemächlichkeit?

Sind Veloboom und der Ruf nach Wohnlichkeit Zeichen der Besinnung auf die verlorene Gemächlichkeit? Waldsterben und AKW-Katastrophen haben uns jedenfalls Grenzen aufgezeigt. Hektik und Schnellebigkeit haben unter anderem zu einem Heer von TherapeutInnen und JuristInnen geführt, die uns helfen müssen, unser «unbegrenztes Wollen» irgendwie zu regeln. Die täglichen Staus auf den Strassen, in der Luft und immer mehr auch auf den Bahnhöfen sind Zeichen, dass die Folgen der Mobilität ihre anfänglichen Vorteile auffressen. Die akuten Umweltprobleme (Energiekrise, Treibhauseffekt u.a.) verlangen, dass wir die Mobilität der Zukunft neu regeln: So wenig wie nötig, und zugunsten derer, die es für ein menschenwürdiges Leben am nötigsten haben. ■