

Mobilität

Autor(en): **Tettamanti, Tito**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **82 (2002)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

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. ♦