Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 10 (1997)

Artikel: Von Wegen und Abwegen : der Geschwindigkeitskult

Autor: Ackermann, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-892981

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Von Wegen und Abwegen: Der Geschwindigkeitskult

Otto Ackermann, Fontnas

In Zukunft wird es, daran besteht kein Zweifel mehr, mit jeder menschlichen Aktivität sein wie in einem Rennvehikel, bei dem der Fahrer zunächst die Beschleunigung beherrschen, die Maschine in der Spur halten muss und die Einzelheiten des ihn umgebenden Raums nicht mehr beachtet; unabhängig davon, ob wir uns DAHEIM oder auf der REISE befinden, wird es für uns nicht mehr darum gehen, die Landschaft zu bewundern, sondern einzig darum, ihre Bildschirme, ihre Skalen, die Steuerung ihrer interaktiven Bahn zu überwachen, das heisst die einer Bahn ohne Bahn, eines Zeitraums ohne Zeitraum. *Paul Virilio*

Die Hauptbeiträge dieses Jahrbuchs befassen sich mit den Wegen und Strassen im Werdenberger Abschnitt des Alpenrheintals und versuchen, deren Formen und Bedeutung im Verlaufe der Jahrhunderte zu verstehen. Dabei stehen von Anfang an nebeneinander die lokalen Weg- und Strassennetze, welche auf die Bedürfnisse der einheimischen Bevölkerung ausgerichtet sind, und die Bedeutung des Alpenrheintals als Durchgangsraum für die Verkehrsverbindungen zwischen dem Mittelmeer und dem germanischen und keltischen Raum nördlich der Alpen.

Regionale Strassennetze und kontinentale Verbindungen

Der rege Austausch von Ideen und Waren war bis vor kurzem das Merkmal von aktiven und expandierenden Gesellschaften, Völkern und Kulturen, und die Fähigkeit, die dafür notwendigen technischen und politischen Voraussetzungen zu schaffen, bildete eine der wichtigsten Rechtfertigungen für die jeweils Regierenden. Zu diesen Leistungen gehörten die Anlage, der Unterhalt und die Sicherung der Verkehrsverbindungen zu Wasser und zu Land.

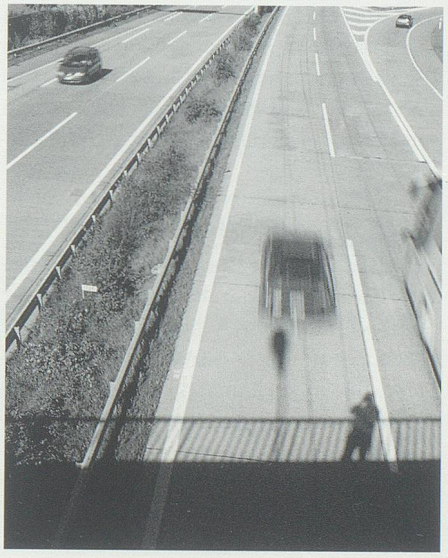
Unerreicht blieben bis in die Zeit des Eisenbahnbaus die strassenbaulichen Errungenschaften der Römer, erschlossen sie doch ein Gebiet zwischen Euphrat und Gibraltar, Schottland und Ägypten. Erst seit dem Bau des Eisenbahnnetzes im letzten Jahrhundert standen leistungsfähigere Systeme zur Verfügung, und durch die Dampfschiffahrt wurden die Meere zu sicheren Transportstrassen für den Massengüterverkehr.

Vom Verkehrsstrom zum Verkehrsinfarkt

Das 20. Jahrhundert kennzeichnet nichts so sehr wie die geradezu explodierenden Leistungen in der Fähigkeit, Menschen und Waren zu transportieren. Ausgehend von Nordamerika, durchdrang die motorisierte Kutsche, das Automobil, in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts alle Kontinente, wurden dafür überall Städte und Landschaften umgestaltet. Die Leistung eines einzigen Ozeanschiffes von 1900 wird heute um ein Mehrfaches übertroffen von einem einzigen Flugzeug, von einem Fahrzeug, von welchem man zu Beginn des Jahrhunderts kaum mehr als einige mythische Vorstellungen hatte; seit wenigen Jahren sorgen Billigstangebote dafür, dass Ziele wie Genf, Rom, New York, Singapur für Zehntausende von Ferienreisenden ideell und finanziell ganz nahe beieinander liegen.

Es scheint, dass die Menschheit am Ende des Jahrhunderts eine Grenze überschritten hat: Nicht mehr die Organisation von Transporten und Reisen ist das Problem, sondern die globale und regionale Eindämmung der Schäden und Zerstörungen, welche ein epidemieartig sich ausdehnender Güter- und Menschenstrom weltweit erzeugt hat und noch erzeugen wird. Das Warenangebot rund um den Globus unterscheidet sich nur noch in den lokalen Preisen; Spezialitäten von Nahrungsmitteln sind unabhängig von Jahreszeiten und Produktionsstandorten ganzjährlich erhältlich. Die individuelle Reisetätigkeit im modernen Tourismus nimmt das Ausmass kurzfristiger Völkerwanderungen an und verleiht unserem Planeten das Aussehen eines aufgestörten Ameisenhaufens.

Erst zögernd wächst die Einsicht, dass nicht die Erzeugung von stetig grösseren Transportkapazitäten, sondern die Realisierung von Bremsmechanismen die Zukunftsaufgabe darstellt. Für unser Land wird schmerzlich bewusst, dass seine Stellung im künftigen Europa in ganz erheblichem Masse von den Zwängen der Verkehrspolitik bestimmt wird: Die Organisation und die Regelung des Verkehrs innerhalb der mitteleuropäischen Staaten und der freie Personenverkehr bestimmen die Diskussion; die Aufwendungen für leistungsfähigere Verkehrssysteme (wie die Neat, Autobahnen oder Flughäfen), für die kaum politische Lenkungsmechanismen zur Verfügung stehen, sprengen die finanziellen Möglichkeiten. Für Pessimisten haben wir nur noch die Möglichkeit, überfahren oder umfahren zu werden. Im lokalen Bereich beginnt nach einem halben Jahrhundert Strassenerweiterung und -verbreiterung (verbunden mit der Ausdehnung der Siedlungsflächen in grosser Entfernung vom Arbeitsplatz) die Rückgewinnung des öffentlichen Raumes durch die



Anwohner, die Rückverwandlung von Plätzen zu Begegnungszentren und von Verkehrsadern zu Wohnstrassen.
In dieses globale, regionale und lokale Spannungsgefüge ist auch das werdenbergische Strassen- und Wegsystem direkt einbezogen. Es lohnt sich darum, im Blick auf die gegenwärtige Verkehrsproblematik im kleinen – bei der Gestaltung des Lebensraums in den Dörfern – wie im grossen – der Auswirkung der kontinentalen Verkehrsströme und der Teilnahme am internationalen Reiseverkehr –, die Zusammenhänge aus einem geschichtlich und kulturell grösseren Gesichtswinkel zu sehen und zu hinterfragen. Eine solche Analyse konfrontiert uns einerseits mit den Gesetzen der Ökonomie (im internationalen Warentransport), andererseits auch mit tief verinnerlichten Verhaltensmustern (beim persönlichen Mobilitätsbedürfnis und im privaten Reise-«Konsum»), die zu allgemeinsten Fragen menschlichen Daseins hinführen.

Geschwindigkeit und Kultur

In einer kurzen, aber lesenswerten Studie schreibt der Zürcher Kultursoziologe Hanspeter Meier-Dallach: «Das zweite Jahrtausend hinterlässt ein feines Netzwerk, das jeden Punkt mit allen anderen verbindet. Die Entwicklung des planimetrischen Unterbaus für die Weltgesellschaft erscheint wie ein Siegeszug.» Doch der Schein trügt: Der Verkehr, das Reisen, das Unterwegssein wird zum Selbstzweck. Mehr noch: Es wird gepflegt in «Formen und Ritualen des Vermeidens, der Flucht und Berührungsangst gegenüber der Kulturlandschaft». Er zählt verschiedene Symptome dieser Zeitkrankheit als Flucht aus der Kulturlandschaft auf. Für die meisten ohne weiteres nachvollziehbar ist das Erlebnis der Flugreise, wie er es unter dem Stichwort «Jet-Kult» beschreibt: «Nach dem Start mit dem Jet verflüchtigen sich die örtlichen und regionalen Kulturlandschaften in kurzer Zeit, wenn schweizerisches, österreichisches Gebiet, osteuropäische oder asiatische Länder überflogen werden. Es gibt keinen Ort, wo die Stimmung der Indifferenz so dominant ist wie im Jet. Die Rituale ihrer Beschwörung, freundliche Verhaltenheit, der unverbindliche Small-Talk, die Relevanzzuweisung an das Detail – die Cognacmarke etwa –, das Sound-conditioning sind eingespielt.»
Das Symptom des «Trans-Kults» entsteht beim Durchfahren von Kulturlandschaften auf der Autobahn : «Das Gefühl, im Längsschnitt Dörfer, Städte, Täler, Pässe, Regionen zu passieren, füllt einen beachtlichen Teil der Erlebniszeit der mobilen Bevölkerung. Jeder durchschnittene Ort ist in der Zeit pro Kilometerrechnung ein Orientierungspunkt für die bereits zurückgelegte und über die noch zu überwindende Strecke. Die durchfahrene Kulturlandschaft bleibt buchstäblich auf der Strecke.»
Wer denkt da nicht an die wohlgemeinten braunen Hinweisschilder längs unserer Autobahnen, welche per Signet ahnen lassen, dass links und rechts noch etwas zu entdecken wäre!
Während im Inneren des Fahrzeugs ein ungestillter Hunger nach Erlebnissen übrigbleibt und mit den Annehmlichkeiten des Auto-Innenraums, Stereosound, Snacks und anderem mehr überspielt wird und damit sogar der Zwangshalt im Stau überbrückt wird, verliert auch draussen die Kulturlandschaft im Zeichen der Mobilisierung Ubiquität ihren Eigenwert als Ort der Wohnberechtigung: Die Kulturlandschaft erlebt eine eigentliche Auszehrung. Längst hat sie wichtige Aspekte ihrer Identität – traditionelle Sprache, eigenständige Wirtschaft und Kultur – eingebüsst und lebt noch in der wehmütigen Rückerinnerung an die gesunde Jugendzeit oder im nostalgischen Heimatbuch. Wie viele Ferienreisen werden unternommen als unbemerkte oder eingestandene Suche nach dieser Ursprünglichkeit einer mythischen Jugendzeit?
In einem Essay mit dem Titel «Kultur und Geschwindigkeit» konstatiert der Germanist Peter von Matt einen grundsätzlichen Gegensatz zwischen der zivilisatorischen Geschwindigkeit und der kulturellen Zeit: «Seit der frühesten Kindheit wurden wir erzogen, geschult und getrimmt, uns den geltenden Geschwindigkeitsregeln anzupassen und Abschied zu nehmen von der natürlichen Geschwindigkeit unserer Person.» Ganz anders ist die Zeit in der Kultur geartet: «Kulturelle Erfahrung heisst demnach: sich der Sache zu stellen und ihr gegenüber einzutreten in die eigene Zeit, herauszutreten aus den Geschwindigkeitsregeln und Effizienzbefehlen der Zivilisation.» Geschwindigkeit – der Autor denkt vor allem an die Beschleunigung der rationalen Prozesse durch die Informatik, schliesst aber die immer schnellere Ortsveränderung bis zur Ortslosigkeit mit ein – steht in diametralem Gegensatz zur Kultur, denn sie verhindert das Heraustreten und Zu-sich-selber-Kommen; Schnelligkeit als Eigenwert zerstört Richtung und Weg zum Lebenssinn: «Sinn [...] ist über kein noch so beschleunigtes Informationsangebot zu gewinnen. Sinn ergibt sich immer nur von innen heraus, aus der Auseinandersetzung mit den Vorgaben der Kultur und dem Aushalten der eigenen Zeit.»[1]

Leben am Rande der Autobahn

Die Tatsache, in einer auf einen Randstreifen reduzierten Landschaft zu wohnen, also marginalisiert zu sein, wird geradezu

prägend für das Bewusstsein der Bewohner einer als benachteiligt empfundenen Landregion. Freilich sichern Eisenbahn und Flughafenzugang, vor allem aber das eigene Auto, auch den Randbewohnern die Mobilität und den Zugang zu den Verkehrssystemen. Die Bereitstellung dieser Möglichkeiten war und ist ein wichtiges Argument der Politiker für die Richtigkeit ihrer Ziele und Politik, welche in ihrer unerkannten Einseitigkeit und fatalistisch hingenommenen Unausweichlichkeit freilich höchst gefährlich und zerstörerisch wird.

Moderner Nomadismus und mobiles Lagerungssystem

Das erstaunliche Strassensystem der Römer hat einen Austausch von Menschen, Nachrichten und Waren ermöglicht, wie er vorher in diesem Ausmass unbekannt war; die Freizügigkeit und Grossräumigkeit im Personenverkehr innerhalb des den ganzen Mittelmeerraum und fast ganz Europa umfassenden Reiches ist vermutlich bis heute noch nicht übertroffen worden; Rom und die Städte des römischen Reiches bildeten ein buntes Völkergemisch. Die Gehsteige und die Fussgängerzonen der Innenstädte waren Errungenschaften, die heute wieder geschätzt werden. Über den Warenaustausch, die militärische und informationstechnische Seite hinaus wickelte sich auf den römischen Strassen ein Reiseverkehr ab, der sich zu einem eigentlichen Ferien- und Bildungstourismus entwickelte: Man suchte berühmte Städte und Stätten, Heiligtümer und Orakel, Bäder und Modezentren auf; die jungen Leute weilten zu Bildungszwecken in den Metropolen der Provinzen. Das ganze Mittelalter hindurch gilt die Fähigkeit, Verkehr organisieren und beschützen zu können, als Gradmesser der Fortschrittlichkeit; die Neuzeit ist gekennzeichnet durch den Aufbruch des europäischen Menschen aus seinen geographischen und geistigen Räumen.

Interessant ist, dass unsere Ausdrücke «Verkehr, verkehren» erst seit dem 18. Jahrhundert ihre heutige Bedeutung erlangt haben; sie entwickelten sich zugleich mit der Sache vielleicht aus der Bedeutung von 'in Austausch bringen, Handel treiben', und gar erst in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts hat sich aus dem Substantiv 'Verkehr' im Sinne von 'Handel, Umsatz, Vertrieb von Waren' die heute sehr übliche Bedeutung von 'Hinundhergehen, Strassenverkehr' herausgebildet: Die Bewegtheit an sich, losgelöst von einem konkreten Zweck, wird damit als neuer Aspekt der modernen Zivilisation erfasst.

Es kann sich hier nicht darum handeln, eine Geschichte des Verkehrs von der Spätantike bis zur Gegenwart nachzuzeichnen. Aus der skizzierten geschichtlichen Erfahrung heraus ist die Meinung noch vorherrschend, dass ein möglichst unbehinderter, quantitativer und qualitativer Verkehr den lebensnotwendigen Güteraustausch gewährleistet und für das Funktionieren der Wirtschaft lebensnotwendig ist. Allerdings dämmert in Geschichten wie der von den dänischen Kartoffeln, die in Italien gewaschen werden, um in Belgien zu Pommes frites für England verarbeitet zu werden, die Einsicht, dass ein gewaltiger Verkehrsstrom sinnlos wie eine Lawine zerstörerisch durch das eng besiedelte Europa und die Flaschenhälse der Alpenpässe zirkuliert. Frische Erdbeeren unter dem Christbaum, das Sonnenbad in der Karibik an Neujahr und viele weitere «Errungenschaften» des globalen Verkehrs pervertieren, d.h. verkehren Sinn und Richtung von Empfindung und Orientierung.

Nach zwei Jahrhunderten motorisierter Verkehrsentwicklung ist das Wort vom verkehrten Verkehr längst mehr als ein abgedroschenes Wortspiel. Mit wissenschaftlichen Methoden sucht man die Schäden der Abgase und des Lärms für die Gesundheit der Bevölkerung und die Zerstörungen an Gebäuden und Kulturboden zu beziffern. Bekannt ist mittlerweile, dass in der Gegenwart der Verkehr auf Schiene und Strasse und im Luftraum die Kosten nicht zahlt und für die Zukunft weltweit nur irreparable Zerstörungen verheisst; selbst in der günstigsten Variante, dem Bahnverkehr, laufen die Kosten aus dem Rahmen. Neuere Studien kommen zum Schluss, dass die grossen transeuropäischen Verkehrsnetze nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch unsinnig sind: «Die Unternehmen kalkulieren ihre Standortentscheidung danach, wo der Lohn für eine arbeitsintensive Fertigungsstufe am niedrigsten ist. Da die Transportkosten momentan sehr niedrig sind, spielen sie in dieser Kalkulation kaum eine Rolle, es wird immer interessanter, die Produktion auszulagern.»[2] Im Prinzip des Just-in-Time zirkulieren die Güter so auf Strasse und Schiene, dass bei weit auseinanderliegenden Produktionsstandorten eine Lagerhaltung überflüssig wird und damit deren Kosten wörtlich auf das Verkehrssystem umgelagert werden: Bezahlen müssen die Anwohner und Mitbenutzer.

Die Untersuchungen und Publikationen häufen sich, die nicht nur aus ökologischen Gründen eine Einschränkung des Verkehrs verlangen oder die ökonomische Unsinnigkeit und Schädlichkeit der unüberlegt zur Verfügung gestellten Transportkapazitäten herausarbeiten, sondern den Verkehr in weit grösseren Zusammenhängen in eine Diagnose einer kranken Gesellschaft mit einbeziehen: Der Verkehrsstrom ist ein Subsystem innerhalb des Ganzen, das auf eine ständige Beschleunigung aller darin ablaufenden Prozesse ausgerichtet ist[3] und die Aussen- oder Umwelt der Natur wie auch die seelische Innenwelt der Menschen permanent überfordert, weil es weder dem Menschen noch der Natur notwendige Regenerationsphasen zugesteht.[4] Verkehrskritik wird so zur Wirtschafts- und Gesellschaftsanalyse, welche den Menschen in seiner inneren wie äusseren Mobilität und Orts- und Traditionslosigkeit beschreibt.

Der Mensch als Wanderer und als Tourist

Unter den ganz anderen kulturellen Vorstellungen des Mittelalters sah sich der Mensch unterwegs auf Erden als Pilger für eine kurze Zeit; die Strasse und der Weg wurden zur Metapher für die begrenzte und vergängliche irdische Zeit. In diesem Lebensgefühl trafen sich der sesshafte Bauer, die halbnomadische kriegerische Oberschicht des Adels, der Fernkaufmann,

1 von Matt 1966.

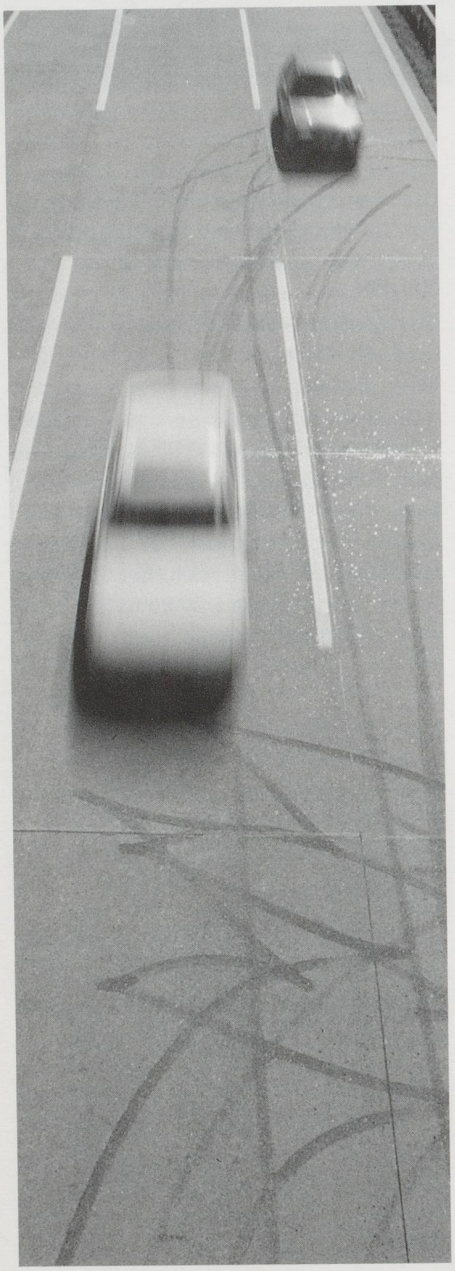
2 Brückl 1996.

3 Vgl. etwa Reheis 1996, S. 61–82 im Kapitel Produktion und Beschleunigung. Dies ist ein Vorgang, der von allen Beteiligten wie ein Naturgesetz hingenommen wird; die Zeit, welche für die Produktion und den Vertrieb von Waren benötigt wird, wird im Markt zum beherrschenden Faktor: «Die Spielregeln, die in Kapital und Ware einprogrammiert sind und deren Einhaltung von den Konkurrenten überwacht wird, treiben alle Akteure (Arbeitnehmer, Arbeitgeber, Geldgeber und auch politisch Verantwortliche) zur permanenten Beschleunigung des Produktionsprozesses bzw. zur Bereitstellung der Rahmenbedingungen für die Beschleunigung der Produktion.» Dazu gehören auch die ständig schnelleren und grösseren Transportsysteme für Menschen und Waren.

4 Reheis S. 82–100. Bezeichnend ist, dass jetzt versucht wird, im Hinblick auf die Produktivität die Kosten für die «Langsamen», die Kinder, die Alten, die Kranken aus der Verantwortung des produktiven Systems herauszulösen.

die Pilger und Kreuzfahrer; ihr gemeinsames Ziel lag im Jenseits des christlichen Himmels, dies relativierte die Bedeutung von Weg und Strasse. Die Reisen hatten einen praktischen Zweck und wurden kaum um ihrer selbst willen unternommen. Seit der Aufklärung und der Romantik wird das Reisen des autonomen bürgerlichen Subjekts zu einem wichtigen Moment der Selbstentfaltung und kulturellen Bildung; in der Malerei und der Literatur werden empfindsam die Landschaften als Spiegelungen seelischer Gestimmtheiten wiedergegeben.

Unserem heutigen Erleben weit näher stand – wir haben es oben gesehen – die römische Zivilisation mit ihrer Verkehrsorganisation. Damals war für eine relativ breite Bürgerschicht das Reisen auch zum privaten Vergnügen möglich, und ein vielfältiger Religions-, Kultur-, Gesundheits- und Bildungstourismus entstand. Bemerkenswert ist darum auch die Kritik an diesem geschäftigen Treiben auf römischen Strassen. Sie soll hier etwas breiter zu Wort kommen, weil ihre unbequemen Fragen nach dem Sinn des Reisens auch heute noch dem gestressten Ferienreisenden fast unverändert gestellt werden können. Der römische Philosoph Seneca schreibt in einem Brief-Essay seinem Freund, der darüber klagt, dass die Reise seinen depressiven Gemütszustand nicht gebessert habe[5]: «Deinen Geisteszustand musst du ändern, nicht das Klima. [...] Was wunderst du dich, dass deine Auslandreisen nichts nützen, da du doch dich selbst mit herumschleppst? [...] Du wanderst her und hin, um die drückende Bürde abzuschütteln, die eben durch dieses Getriebensein immer quälender wird. [...] Was immer du unternimmst, unternimmst du gegen dich und schadest dir gerade durch die Unrast; einen Kranken nämlich rüttelst du auf. [...] Wenn dir dies einsichtig wäre, würdest du dich nicht wundern, dass dir die verschiedenen Gegenden, in die du dich von Mal zu Mal, der früheren überdrüssig, begibst, keine Linderung verschaffen; denn schon die erstbeste hätte dir gefallen, wenn du jede für die deine hieltest.»[6] Die innere Unruhe und Ruhelosigkeit als Auslöser unsteter Reisen – wem kommt dies nicht bekannt vor? Andererseits gesteht Seneca selber, dass seine «Flucht» aus dem Gewühl der Stadt Rom bei einer sich abzeichnenden Erkrankung sein Befinden sofort verbessert habe, wichtiger aber wäre es, überall einen ausgeglichenen und gesunden Gemütszustand behalten zu können, und er meint sarkastisch: «Vielen ginge es besser, wenn sie einmal von sich selber abkämen! Jetzt aber quälen sie sich selber, setzen sich in Unruhe, schwächen sich, bringen sich in innere Angstzustände. Was nützt es da, das Meer zu überqueren und die Städte zu wechseln? Willst du den Dingen, die dich bedrängen, entkommen, so ist es nicht nötig, an einem andern Ort zu sein, sondern selber ein anderer zu werden!»[7] Radikal verweist er uns auf uns selber und nimmt die Illusion, dass Reisen als Flucht vor sich selber die innere Unruhe und «Ortslosigkeit» beheben könnte.



Heute, da das Reisen zum billigen Konsumgut geworden ist und die Ferien in der Regel mehr oder weniger weit von zu Hause verbracht werden müssen, wird der Reiz des Fremden immer schaler, die Wirkung auf den sich selber Überdrüssigen und Gelangweilten schwächer, die aus den Medien bekannte Bilderbuchlandschaft, das billige und schönere (!) Hotel und das gute Essen oft zum einzigen Kriterium der Qualität. Der Tourismus als immer wichtiger werdender Wirtschaftszweig verbraucht und vernichtet in der Entdeckung, Propagierung und Erschliessung neuer Destinationen seine Objekte in kurzer Zeit. Rein quantitativ wächst die Erreichbarkeit neuer Gegenden, Strände, Städte, Kulturen, und es verbreitet sich in kürzester Zeit das Wissen darüber, vermittelt von Büchern und Filmberichten. Und gerade darum wird die Aussicht vorstellbar, dass sich in der Reisezivilisation wesentlich Neues weder im Äusseren noch im Inneren erfahren lässt, weil mit der Kultur des Reisens die Voraussetzungen dazu verloren gegangen sind. Dies zeigt in einer erschreckenden Vision Paul Virilio in seinem Essay-Band «Rasender Stillstand» als Ergebnis der vollständigen Mobilität. Die Erfahrung der äusseren Welt wird identisch mit dem elektronisch durch die Medien vermittelten, fast zeitgleich vermittelten Bild und verfliesst mit der fiktionalen oder virtuellen Bilderwelt, wobei alles zu einer unüberblickbaren Vielfalt von Fernsehprogramm zusammengemischt wird, durch die man sich lustlos durchzappt. Diese Entwicklung wird die Menschen «vom entfesselten Nomadismus zur Bewegungslosigkeit führen, zur endgültigen Sesshaftigkeit der Gesellschaft».[8]

Geradezu als trotzige Reaktion darauf kann man den häufig geäusserten Satz «Der Weg ist das Ziel» verstehen, und gehören nicht die vielen, die auf einen Trip in die Innerlichkeit irgendwelcher esoterischer Erfahrungen gehen, genauso in diesen kulturellen Zusammenhang wie die, welche mit Narkotika neue Eindrücke suchen?

Erste Indizien des Umdenkens

Welche Folgen die oben beschriebene ständig wachsende Mobilität auf alle Gebiete der Gesellschaft und alle Bereiche einer Landschaft hat und haben wird, ist heute noch nicht im gesamten Ausmass überblickbar. Allerdings werden nun seit etwa einem Jahrzehnt die negativen Kon-

sequenzen aufgearbeitet, die in vielen Bereichen der Gesellschaft sichtbar werden. Was zuerst wie der Widerstand einiger Idealisten oder Spinner aussah, ist nur der Anfang eines grösseren Umgestaltungsprozesses. Daran ändert auch der kurzlebige Widerstand nichts, der auf der politischen Ebene die individuelle Motorisierung unter dem Schlagwort «Freiheit» zur Leitlinie der Politik machen will. Gewichtiger sind die ökonomischen Zwänge und der politische Druck, die von der Verkehrslobby für den privaten Güterverkehr ausgehen; erst zögernd, unterstützt vom lokalen Widerstand der von der Verkehrszerstörung am meisten Betroffenen und von real eintretenden regionalen Umweltkatastrophen, wird die nationale und europäische Verkehrspolitik wieder einen gewissen Handlungsspielraum zugunsten langfristiger ökonomischer und ökologischer Handlungsziele zurückgewinnen.

Die Suche nach einem neuen kulturellen Modell der menschengerechten Geschwindigkeit kann auch nicht im behördlichen Zwang, sondern muss in der inneren Einstellung und Prägung des einzelnen seinen Anfang nehmen und zu einem grossen Prozess werden, der sich dann freilich auf allen Ebenen unserer Zivilisation planend und gestaltend auswirken wird. Obwohl viele die Notwendigkeit einer Trendwende im Mobilitätswahn ahnen, zeugen nach wie vor bei Tombolas und Spielen Mobilitätsangebote wie Autos oder Reisegutscheine als wertvollste Preise von ihrem Spitzenplatz in der Rangliste gesellschaftlicher Werte – ihr Ersatz durch andere, höher eingestufte Güter wäre ein Indiz dafür, dass ein Umdenken und eine Umwertung einsetzt und auch die breite Öffentlichkeit erfasst.

Am sichtbarsten wirkt sich vorerst ein Umdenken und ein Umformungsprozess in der Gestaltung der Dorfzentren und -durchfahrten aus: Die Zeit, da Städte und Dörfer allein für den zunehmenden motorisierten Individualverkehr umgebaut und den gewünschten höheren Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs angepasst wurden, ist wohl endgültig vorbei. Nicht mehr die Trennung der Konfliktparteien Fussgänger – Velo – Auto ist das Ziel, wie dies in den letzten 50 Jahren versucht wurde. Die Regelung des Nebeneinanders durch einen Wald von Verkehrstafeln und ein Gestrüpp von Verkehrsregeln führt nur zu «Rechtsunsicherheit, Sittenzerfall und Aggressivität. […] Für die Konfliktentschärfung ist die Gleichstellung aller Beteiligten von entscheidender Bedeutung. Erstrebt wird eine Selbstregulierung des Verkehrs, der sich in einem Strassenraum abspielt, der wieder mehr von architektonischen und kulturellen Zeichen beherrscht wird, in dem dank stark gesenkter Geschwindigkeit die regulierenden Kontakte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern wieder möglich sind; dies gibt den Menschen, die sich im Zentrum begegnen, etwas Menschliches zurück».[9] Der Strassenraum wird im Projekt der Wohnstrassen wieder befreit von der Diktatur des motorisierten Verkehrs, und strassenweise entstehen wie Inseln in der Verkehrsflut die autofreien Zonen. Auch sind in den letzten Jahren nicht nur Autobahnen gebaut, Durchgangsstrassen verbreitert und für höhere Geschwindigkeiten hergerichtet worden, sondern es entstanden fast unbemerkt auch Wanderweg- und Radwegnetze, die nicht auf Effizienz im Warentransport hin angelegt sind, sondern die Menschen wieder in die Erfahrung des eigenen Tempos und damit in den Bereich der persönlichen Kultur bringen. Die Strategien zur Tempobeschränkung in den Wohnquartieren stecken erst in den Anfängen; sie geben aber trotz vieler Rückschläge und Lernprozesse die allgemeine Richtung der Entwicklung an. Quadratmeterweise wachsen in den europäischen Städten die (autoverkehrs-)befreiten Fussgängerzonen. Neue Verkehrsmittel, angepasst an eine neue Kultur der Mobilität, sind ausgedacht – Renaissance der Schnellbahnen auf mittleren Distanzen als Alternative zum ökologisch unsinnigen Flugverkehr, das ökologische Kleinmobil mit beschränktem Wirkungskreis: ihr wirtschaftlicher Durchbruch ist weniger eine Frage der Technik als eine Aufgabe der Gesetzgebung.

Dem Sachzwang der Beschleunigung in der kapitalistischen Marktwirtschaft der letzten 200 Jahre, vor allem aber dieses 20. Jahrhunderts, tritt die Vision der Entschleunigung im nächsten Jahrtausend entgegen. Sie ist um so plausibler, als die Aussichten auf neue globale Beschleunigungsschübe in der wirtschaftlichen Produktion und der Kapitalflüsse sich selbst für die Manager zu Horrorszenarien auswachsen, weil immer grössere Teile der Bevölkerung als zu langsame Elemente ausgegrenzt und marginalisiert werden. Die Trendwende der Entschleunigung kann in der «Kreativität der Langsamkeit»[10] einen neuen Wohlstand schaffen. Nicht zuletzt wird davon die Bewertung und Verteilung der Arbeitszeit betroffen sein. Auf der Ebene der Kultur aber können sich gegen den Druck der weltweiten Uniformierung neue regionale Identitäten als Orte der menschlichen Entwicklung wieder bilden.

5 Die griechischen und römischen Ärzte empfahlen Klimaveränderungen als Mittel der Therapie.

6 Aus Seneca, *Epistulae Morales* 28, zitiert nach der Übersetzung von F. Loretto.

7 Seneca, *Epistulae Morales* 104, § 6 f.; Übersetzung des Autors. Hinter diesen Sätzen steht die Auffassung der stoischen Ataraxia, d. h. der Seelenhaltung, die unbeeinflusst von äusseren Bedingungen ganz aus der inneren Kraft und Beständigkeit lebt.

8 Virilio 1992, S. 42.

9 Nach Custer 1996.

10 Titel des Buches von F. Reheis 1996.

Literatur

Brückl 1996: Hannes Schlosser, *Jobkiller Transitverkehr. Transeuropäische Verkehrsnetze sind auch ökonomisch ein Unfug.* Interview mit Stefan Brückl. – In: *WOZ* Nr. 12, 22. März 1996, S.13.

Custer 1996: Lorenzo Custer, *Vom Schilderwald zum gestalteten Lebensraum. Multifunktionalität im Stadtverkehr.* – In: *NZZ* Nr. 52, 2./3. März 1996, S. 15.

Meier-Dallach 1993: Hans-Peter Meier-Dallach, *Die Alpenapotheke. Eine Betrachtung zum 500. Geburtsjahr von Paracelsus.* edition cultur prospectiv. Zürich 1993.

Reheis 1996: Fritz Reheis, *Die Kreativität der Langsamkeit. Neuer Wohlstand durch Entschleunigung.* Darmstadt 1996.

Virilio 1992: Paul Virilio, *Rasender Stillstand.* Essay. Paris 1990. Deutsche Übersetzung: München 1992.

von Matt 1996: Peter von Matt, *Kultur und Geschwindigkeit.* Essay. – In: *Weltwoche Supplement* Nr. 6, Juni 1996.