Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 31 (2018)

Heft: 4

Rubrik: Lautsprecher

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: 07.08.2025

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

L

Lautsprecher

Strassenbau als Opiumdonner

Der Bundesrat will für 13,5 Milliarden Franken Autobahnen bauen, um «neuralgische Stellen» des Staus zu mildern. Eine medizinische und eine technische Kritik.

Vor ein paar Jahren holte ich mir eine Neuralgie. Ich trug auf meinem Estrich als Handlanger Balken herum. Stechender Schmerz, Seufzen, Kriechen. Frau Doktor zeigte auf das farbenfrohe Bild aus dem Computer: «Neuralgie wegen verletzter Bandscheibe. Überlast hat die peripheren Nerven beschädigt. Deine Bandscheibe ist nicht mehr die jüngste. Nervenverletzungen sind eine langwierige Sache.» Sie besänftige die Symptome der «neuralgischen Stellen» mit Laudanum liquidum, Tröpfchen aus Opium. Doch die Ursachen müssten weg. Entweder den Rücken operieren oder, wozu sie in meinem Fall rate, die Muskelstränge mit Rückenturnen umbauen. Es dauerte zwei Jahre, es hat genützt – die «neuralgischen Stellen» sind weg. Ich baue wieder an meinem Haus herum, vorsichtiger.

Verkehr als Nervenkrankheit

Bundesrätin Doris Leuthard hat kürzlich verkündet, dass der Bund mit 13,5 Milliarden Franken Autobahnen und -strassen ausbaue, um «neuralgische Stellen» im Autobahnnetz zu kurieren. Sie meint damit Orte, an denen die Autos im Stau stehen. Es ist bemerkenswert, sie erklärt ein Problem zur Krankheit. Ihr Donneropium gegen die ‹neuralgische Stelle› heisst verkehrsmedizinisch Laudanum viam munire, Strassenbau. Gewiss, auch meine Frau Doktor linderte meine ‹neuralgischen Stellen› mit etwas Wundertinktur. Diese dürfe aber nicht zur Gewohnheit werden, ich bräuchte von diesen Tropfen immer mehr, um die Schmerzen zu bändigen. Das würde mich süchtig machen. Darum: An die Ursachen!

Schauen wir auf die letzten dreissig Jahre, machen es die politischen Mediziner genau entgegen meiner Frau Doktor Rat – sie erhöhen die Dosis für die Symptombekämpfung laufend. Würden sie meine Neuralgieerfahrung kennen, so würden sie die Automobilisten langsam vom Laudanum viam munire – dem Strassenopium – entwöhnen und Muskeltraining verschreiben oder eine grosse Operation: den Verkehr reduzieren mit Preiserhöhungen, den Verkehr lenken mit intelligenten Steuerungssystemen, die Autofahrerei (und den Bahnverkehr) mit einer Raumplanung kurieren, die Wohnen, Arbeiten und Konsumieren in Fussdistanz aneinanderrückt. Wer zu Fuss geht, ist selten im Stau. Die vielen Milliarden Laudanum viam munire aber helfen dem Gegenteil. Je mehr und je besser ausgebaute Strassen, Tunnels und Parkplätze, umso mehr fahren wir Auto. Und immer mehr Donneropium wird nötig.

Die Technik reduziert den Platz

Das Autobahnprogramm ist nicht nur medizinisch fahrlässig, es zeigt auch keinerlei Vertrauen in den technischen Fortschritt. Für Gegenbilder lese ich über die selbstfahrenden Autos. Glaube ich Robert Lutz, dem langjährigen General von General Motors, so werden innert zehn Jahren diese Systeme Alltag werden. Die Städte, vorab die asiatischen Megacities, richten sie bereits ein. Die neuen Systeme fahren immer noch auf der Strasse, aber sie brauchen vom ferngesteuerten Lastwagen bis zum selbstfahrenden Personenauto viel weniger Platz.

Köbi Gantenbein ist Chefredaktor von Hochparterre.

Ich habe zu wenig Sachverstand und bin ein Skeptiker technischen Wunderglaubens, aber ich bin gut in politischer Ökonomie: Wie mit jeder technischen Neuerung wollen die Promotoren gute Aussichten für die Aktionäre schaffen. Sie streben Zeit- und Raumgewinn an, sie denken an kollektive Fahrmodelle zwischen Tram und Porsche, die erst noch komfortabler sind als die einsame Autofahrt. Die grossen, privaten Konzerne der Mobilität werden alles tun, um ihre Geschäfte auch in zehn Jahren noch blühen zu sehen. Das öffentliche Milliardenprogramm aber stellt eine Infrastruktur in die Landschaft, die so bald nicht mehr gebraucht werden wird. Und die beendet wird, wenn ihre Gläubigen nur noch am Rollator ums Haus fahren.

Ein Vorschlag zur Güte

Ich behaupte stotzige Kurven – darum mache ich einen Vorschlag zur Güte. Halten wir uns an die Regel der goldenen Drittel. Vier Milliarden für neue Strassen – da und dort ist Reparatur wohl nötig. Vier Milliarden für den Rückbau – je weniger Strassen, desto weniger Verkehr, desto weniger Stau. Und vier Milliarden für Forschung und Entwicklung neuer Apparate und Formen der Mobilität. Und mit den restlichen 1,5 Milliarden soll die beste und schönste Form von Mobilität ausgebaut und verziert werden – das Zufussgehen. **Köbi Gantenbein** ●