

Zeitschrift: Rote Revue : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 71 (1993)
Heft: 4

Artikel: Der Mensch sucht das Glück in der Fortbewegung : Gespräch mit GP-Nationalrätin Verena Diener zum Thema Mobilität
Autor: Diener, Verena / Kästli, Tobias
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-341015>

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: 11.01.2026

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

“Der Mensch sucht das Glück in der Fortbewegung“

Gespräch mit GP-Nationalrätin Verena Diener zum Thema Mobilität

Verena Diener, fahren Sie selber Auto?

Ich besitze ein Auto, fahre im Jahr vielleicht zwei oder dreitausend Kilometer. Ich wohne in einem kleinen Dorf, und wenn ich abends zum Beispiel quer durch den Bezirk an eine Veranstaltung fahre, nehme ich das Auto, weil ich sonst allzu stark eingeschränkt wäre. Ich denke, es gibt Situationen, in denen es sinnvoll ist, das Auto zu benutzen. Aber es gehört Überlegung dazu; das Autofahren darf nicht einfach zur Gewohnheit werden.

Glauben Sie, für Frauen sei es wichtiger, ein Auto zu besitzen, als für Männer?

Nein. Allerdings muss ich sagen, dass ich als Frau nachts um elf Uhr nicht mehr mit dem Fahrrad allein nachhause fahren will; das ist mir zu unsicher geworden. Bei solchen Gelegenheiten bin ich froh über das Auto. Aber Motor und Motorenstärke bedeuten mir nicht viel. Ich denke, dass Männer vielleicht eher die Tendenz haben, sich mit ihrem Auto zu identifizieren.

Die heutigen Autos sind unerhört komfortabel; sie kommen unserer Bequemlichkeit entgegen. Wie kommen wir unter diesen Umständen dazu, weniger Auto zu fahren?

Das ist eben sehr schwierig. Das Auto bietet wirklich viel. Im Auto habe ich mei-

nen intimen Raum, ich sitze wie in meinem eigenen Stübchen. Wenn ich aber am Morgen ins Postauto sitze, komme ich vielleicht in Tuchfühlung mit Menschen, die mir unangenehm sind. Ich muss auf eine ganz bestimmte Zeit das Haus verlassen, während ich beim Benützen des Autos immer noch einen gewissen Spielraum habe. Wenn ich aufs Postauto warten muss, bin ich Wind und Regen ausgesetzt. So gesehen hat das Auto enorm viele Vorteile, und deshalb wird es ja von den Menschen auch so intensiv genutzt.

Sie haben jetzt beinahe einen Werbespot fürs Auto gemacht!

Es steht mir fern, für das Auto werben zu wollen. Aber wir müssen die Tatsachen sehen. Wir müssen auch sehen, dass es für Leute, die sowieso ein Auto haben, billiger ist, das Auto zu benutzen statt den öffentlichen Verkehr. Die meisten Menschen überlegen nur, wieviel sie bei einer Fahrt von A nach B für das Benzin bezahlen und vergleichen das mit dem Zugbillet, das halt viel teurer ist. Zu allen Vorteilen, die das Auto hat – es hat natürlich auch Nachteile, etwa die lästige Parkplatzsuche –, kommt also noch der Preisvorteil dazu. Da braucht es dann sehr viel intellektuelle Arbeit, um zu merken, dass wir weniger Auto fahren sollten. Es ist eine Illusion zu glauben, dass unter diesen Umständen die Mehrheit der Bevölkerung freiwillig ihr

**Zunächst muss
die
Kostenwahrheit
im Verkehr
hergestellt
werden**



Verena Diener, 44, drei Kinder, Zivilstand: selbständig. Sie ist Präsidentin der Grünen Partei der Schweiz, Nationalrätin und Mitglied der Verkehrskommission.

Verhalten ändern würde. Deshalb müssen die Rahmenbedingungen geändert werden.

Was heisst das konkret?

Zunächst heisst das, dass die Kostenwahrheit im Verkehr hergestellt werden muss. Wenn wir nicht nur den Strassenbau und -unterhalt, sondern auch die Umweltschäden, die Unfallschäden und die sozialen Schäden einbeziehen, dann deckt der motorisierte Individualverkehr seine Kosten bei weitem nicht. Das Autofahren müsste also viel teurer werden. Dann aber würde der öffentliche Verkehr wieder konkurrenzfähig. Das Verhalten der Mehrheit der Bevölkerung ändert sich nur, wenn es Auswirkungen auf ihr Portemonnaie hat.

Wenn das Autofahren viel teurer würde, dann könnten sich nur noch die Reichen ein Auto leisten. Ist das nicht unsozial?

Wir könnten jetzt endlos darüber diskutieren, ob es ein Menschenrecht sei, dass jeder und jede unbeschränkt viele Kilometer

weit fahren kann. Wir werden diese Diskussion früher oder später führen müssen. Wenn sich nämlich alle Menschen auf diesem Globus die gleiche Mobilität wie wir Menschen in der Schweiz leisten könnten, dann würde das zum Ökokollaps führen.

Können Sie sich nicht vorstellen, dass Autos technisch noch soweit verbessert werden, dass sie kaum noch eine Umweltbelastung darstellen?

Ich verdamme die Technik nicht, und ich hoffe, dass noch viele gute Techniken entwickelt werden. Aber auch die Technik muss auf den Platz verwiesen werden, der ihr zukommt. Heute wird immer noch das ganze Heil vom technischen Fortschritt erwartet. Wenn wir meinen, wir könnten auf neue Automobiltechniken warten, um weiterhin soviel herumfahren zu können, wie wir wollen, sind wir auf dem Holzweg.

Was halten Sie von der Idee einer Swiss Metro?

Zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt nichts. Herr Ogi hat das Projekt „Bahn 2000“ wegen der Finanznot einfach halbiert, nährt aber gleichzeitig die Illusion, man könne im Rahmen der NEAT zwei Bastsintunnel bauen, obwohl die Rentabilität überhaupt nicht gesichert ist; und dann kommt er und propagiert obendrauf noch eine Swiss Metro, also eine superschnelle Untergrundbahn, die die Zentren der Schweiz miteinander verbindet, so wie die Metro in Paris die verschiedenen Stadtzentren miteinander verbindet. Die Schweiz als eine einzige Grossstadt! Mit diesem Projekt hat Herr Ogi eigentlich seine Denkweise in der Verkehrspolitik entlarvt. Für mich ist es ein absoluter Mumpiz und überhaupt nicht erstrebenswert, in acht Minuten von Zürich nach Basel reisen zu können. Der Mensch soll wissen, dass die Überwindung einer Strecke auch Kraft braucht.

Auch wer gegen übertriebene Verkehrsprojekte ist, muss doch zugeben, dass ein gutes Mobilitätsangebot die individuelle Lebensqualität erhöht?

Mobilität kann Segen oder Fluch sein. Das Bedürfnis, sich fortzubewegen, ist wohl ein Urtrieb des Menschen. Die Frage ist, ob wir diesen Trieb völlig unkontrolliert und rücksichtslos nach aussen ausleben können. Wahrscheinlich müssen wir einen Weg finden, das Bedürfnis nach Mobilität auch anders auszuleben, eine Art innerer, seelischer Mobilität zu entwickeln. Dabei klammere ich jetzt das Problem der Arbeitswege, der Pendlerströme zwischen Wohnort und Arbeitsort aus und beziehe mich nur auf die Freizeitmobilität. Freizeit- und Reiseverkehr machen ja mit Abstand den grössten Teil des gesamten Verkehrs aus. Offenbar sucht der Mensch Glück und Befriedigung in der Fortbewegung, wobei er beides eigentlich nie erreicht. Wir haben in diesem Jahrhundert die äusseren Werte extrem betont und die spirituellen Werte vernachlässigt. Konsum, Erwerb, Besitz und eben Mobilität sind die wichtigen Werte. Wir werden im nächsten Jahrhundert wieder vermehrt versuchen müssen, uns im Innen statt im Aussen zu entwickeln.

Mobilität bedeutet auch Weltoffenheit. Wer neugierig ist, will mobil sein, will Neues entdecken in der Welt. Würde eine Einschränkung der äusseren Mobilität nicht auch eine innere, geistige Beschränkung bedeuten?

Das ist etwas, was mich persönlich in ein Dilemma bringt. Ich bin an sich sehr reise-freudig, bin interessiert an Menschen, an fremden Gegenden, an andern Gerüchen. Das ist etwas ungeheuer Bereicherndes. Ich bin aber nie über den Mittelmeerraum hinausgereist. Wenn sich alle Leute angewöhnen, nach allen Seiten über den grossen Teich hinwegzuhüpfen, trägt das ein

wahnsinniges Zerstörungspotential in sich. Deshalb tue ich es nicht, obwohl ich an sich schon Lust dazu hätte. Wenn Sie nun fragen, ob diese Selbstbeschränkung nicht auch eine geistige Verengung bedeute, dann kann ich nur sagen, dass die neuen Medien die Möglichkeit eröffnen, sich sehr weitgehend über die ganze Welt zu informieren. Und umgekehrt eröffnet sich Ihnen nicht automatisch eine neue Welt, wenn Sie auf irgendeine Karibikinsel fliegen und dort mit andern Leuten aus Europa an der Sonne liegen und abends im Hotel ein Buffet geniessen wie zuhause. Das bringt Ihnen nicht sehr viel geistige Erweiterung. Wenn ich sehe, wie der Rassismus blüht in den sogenannten aufgeklärten Ländern, in denen jeder zweite mindestens einmal pro Jahr in ein anderes Land in die Ferien fährt, dann bin ich skeptisch, ob die grossartige Freizeitmobilität wirklich ein geistiger Gewinn ist.

Wäre es da nicht sinnvoll, Vorschriften darüber zu erlassen, wieviele Kilometer ein Mensch in seinem Leben abspulen darf? An sich wäre es ja denkbar, dass jeder Mensch in seinem Leben nur ein beschränktes Guthaben an Flugkilometern zur Verfügung hätte.

Also eine Art Mobilitätskontingent? – Ja, das wäre an sich denkbar. Man könnte mit den Kontingenten dann auch noch handeln: Wer nicht verreisen will, verkauft sein Kontingent einem Reiselustigeren. Dieses Konzept sieht auf den ersten Blick gut aus, enthält auch eine soziale Komponente, weil alle das gleiche Anrecht hätten. Trotzdem habe ich Mühe mit solchen Ideen. Es gibt immer Menschen, die auf Kosten von andern Menschen Vorteile ergattern wollen. Solche Kontingentssysteme würden wohl unweigerlich zu Korruption führen.

**Wahrscheinlich
müssen wir eine
Art seelischer
Mobilität
entwickeln**

**Von Geboten und
Verboten halte
ich wenig**

Sie setzen nicht auf Zwangsmassnahmen, sondern auf einen Wertewandel?

Ja. Es gibt immer mehr Menschen, die spüren, dass der ganze Wohlstand, der ganze Konsum und die ganze Mobilität eine grosse innere Leere zurücklassen. Wenn uns das alles nicht ausfüllen kann, muss es etwas anderes geben. Wo ich hin komme, treffe ich Leute, die nach andern Werten suchen. Wir sind in einer Art Wendezeit, in der sich viele alte Muster auflösen. Ich hoffe, dass wir wegkommen werden vom Glauben, alles sei machbar und wir könnten immer mehr und immer bessere Güter produzieren und konsumieren. Erst mit dieser neuen Werthaltung wird es möglich sein, auch die Mobilität auf ein vernünftiges Mass zurückzuführen.

Sie vertrauen also auf diese Entwicklung, Sie halten es gar nicht für nötig, von der Politik her Massnahmen zu ergreifen oder Anreize zu schaffen für ein verändertes Verhalten?

Von polizeirechtlichen Massnahmen, also Geboten und Verboten, halte ich wenig. Es gibt natürlich gewisse Verbote und Gebote, die es einfach braucht, wenn die Gesellschaft einigermaßen funktionieren soll. Aber damit bleiben wir im patriarchalen Muster; mit Verboten und Geboten erreichen wir keine wirkliche Verhaltensänderung. Besser ist es, gewisse Lenkungsinstrumente einzusetzen, also durch Lenkungsabgaben die Menschen via Portemonnaie zu einer Verhaltensänderung zu bewegen. Aber auch das reicht nicht aus. Wenn sich nicht sozusagen die seelischen Strukturen des Menschen verändern, dann bleiben die politischen Massnahmen letztlich wirkungslos. Wir haben das immer wieder erlebt. Wie lange reden wir schon über Armut, über das Nord-Süd-Gefälle, über ökologische Probleme – und doch hat sich insgesamt nichts gebessert.

Im Gegenteil: die Armut nimmt zu, das Nord-Süd-Gefälle ebenfalls, die ökologischen Verhältnisse haben sich verschlimmert.

Wenn Sie die Wirksamkeit der äusseren Massnahmen bezweifeln und sozusagen eine innere „Umkehr“ verlangen, dann ist die Frage, wie diese erreicht werden könnte.

Es bleibt uns gar nichts anderes übrig, als auf diesen inneren Weg zu hoffen. Was ich tun kann: Mich selber auf diesen Weg begeben.

Sie begeben sich also als Privatperson auf die Suche nach spirituellen Werten. Sie sind aber als Nationalrätin auch eine öffentliche Person. Sollten Sie da nicht auch noch anderes tun?

Ja, natürlich. Ich engagiere mich in der Politik, und was ich da vertrete, ist öffentlich bekannt. Ich spiele das jetzt absichtlich ein wenig herunter, weil ich dem Glauben entgegenwirken will, alle Probleme seien durch technokratische Massnahmen lösbar. Ich versuche in meinem Leben ein Gleichgewicht herzustellen zwischen dem Aussen und dem Innen. Ich bin Politikerin und brauche für die politische Arbeit viel Zeit. Ich will aber auch Zeit haben für das andere, mehr Spirituelle; ich will beide Seiten leben können. Es ist wichtig, dass wir in der Politik einen andern, ganzheitlicheren Stil finden und nicht einfach zwischen der privaten und der öffentlichen Person trennen. Das bedeutet, dass wir das, was uns als Privatperson wichtig ist, in die Politik hineintragen, und umgekehrt das, was wir nach aussen vertreten, wirklich auch selber leben.

Interview: Tobias Kästli