

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 74 (1979)
Heft: 3-de

Artikel: Der Anfang vom Ende der Autos...
Autor: Dahl, Jürgen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174815>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.03.2025

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

Der Anfang vom Ende der Autos...

Irgendwann werden die Autos sterben und wir können sagen, wir wären dabei gewesen, als ihre Agonie begann. Gift in der Luft, Lärm in den Städten, Leichen an den Strassen, und alle anderen Zeichen der Verstopfung und Verwüstung: Die Details sind bekannt, doch werden sie einstweilen meist noch als jeweils gesondert zu behandelnde, durch schlaue erdachte «Massnahmen» aller Art aus der Welt zu schaffende Misslichkeiten angesehen. Erst sehr langsam beginnt eine Ahnung davon zu erwachen, dass jeder einzelne dieser wunden Punkte nur ein Tupfer ist im grossen Bild vom Sterben der Autos, vom langsamen, aber nicht aufzuhaltenden Zusammenbruch eines Transportsystems.

*

Ein Grundprinzip des Systems der privaten Motorisierung ist damit schon angedeutet: dass nämlich das System die Bedürfnisse schafft, die es zu befriedigen vorgibt. Strassenbau, zum Beispiel, zieht immer wieder Strassenbau nach sich. Der wilde Eifer, mit dem die Strassenbauer Schneisen in die Welt schlagen, ganze Landschaften in Zwickel zerlegen und beispielsweise im mittelalterlichen Eltville am Rhein, gegen die verzweifelte Empörung des gesamten Fussvolks der Demokratie, bei vier möglichen Strassenführungen gnadenlos auf derjenigen bestehen, die den höchsten Grad der Verwüstung herbeiführt, – dies alles zeigt zudem, dass hier Macht am Werk ist, – eine Macht freilich, die längst begonnen hat, ihre eigene Ohnmacht zu produzieren.

*

Nur die schiere Naivität kann so tun, als habe sich das Dilemma der Privatvehikel, so wie es jetzt über uns kommt, nach einer Art von Naturgesetz entwickelt, als käme mithin gleich nach dem Fortpflanzungstrieb der Fortbewegungstrieb und gegen diesen sei so wenig ein Kraut gewachsen wie gegen jenen; zur Naivität tritt die Scheinheiligkeit, die in jedem reglementierenden Eingriff, welcher der Vernunft zur Wirkung verhelfen könnte, gleich einen Verstoss gegen die heiligen Grundregeln freier Unternehmungsführung erblickt und sich schon im voraus entrüstet.

*

Würde man den Autofahrer mit all den Kosten belasten, die er tatsächlich verursacht, dann würde sich zeigen, dass das Autofahren nahezu unerschwinglich ist und nur durch die Zahlungswilligkeit aller, auch der Nichtfahrer, überhaupt möglich war; der dann unvermeidlich einsetzende Sturm auf die öffentli-

chen Verkehrsmittel würde diese zu einem rentierlichen Betrieb befähigen und zu entsprechenden Leistungen nötigen. Dies wäre eine Möglichkeit gesetzgeberischer Aktivität. Eine mehr passive Methode könnte darin bestehen, dass man den Individualverkehr an sich selbst ersticken lässt, indem man aufhört, mit starrem Blick auf die Produktionsstatistik der Autofabriken immer neue Strassen zu bauen, als sei die Entstehung von Autos ein Naturvorgang, dessen Gesetzlichkeit man sich anzupassen habe.

*

In der Masse, wie die Gesellschaft den steigenden Forderungen des Individualverkehrs nachkam, fehlten ihr die Mittel, einen menschenwürdigen Massverkehr zu installieren; je unerträglicher dieser aber wurde, um so erstrebenswerter wurde der Besitz eines eigenen Fahrzeugs. Und so fort, – mit dem theoretischen, im Ansatz aber deutlich erkennbaren Endziel, dass jedermann sein eigenes Auto habe, während alle anderen Nah- und Fernverkehrsmittel nur noch im Museum zu besichtigen sind.

*

Noch bleibt abzuwarten, wie weit ein Volk von Autofahrern wirklich auf die Länge willens und imstande ist, darauf zu verzichten, bis zum letzten Platz der Ruhe, zur erwünschten Oase, mit dem Wagen vorzufahren und damit zugleich die Oase zu zerstören. Flucht, und wenn sie noch so gut vorbereitet ist, bleibt stets ein Notbehelf, der sich nicht institutionalisieren lässt: Die organisierte Massenflucht kann nur enden wie die Geschichte vom Hasen und vom Swinegel: Wenn die Flüchtenden am Ziel sind, finden sie das vor, dem sie entfliehen wollten.

*

Noch ist nicht im geringsten abzusehen, was an die Stelle der Autos treten wird, noch ist nicht einmal sicher, ob wir an ihnen oder sie an sich selbst ersticken werden. Doch scheint immerhin so viel deutlich: jeder Versuch, am Detail herumzufummeln, den Verbrennungsmotor zu ersetzen, den Aufenthalt in unbewohnbaren Städten mit der stundenweisen Flucht in Naturparke aufzuwiegen, dem Tod auf der Strasse durch Verkehrserziehung sowie durch das Abholzen von Alleebäumen beizukommen (...) – all diese «Massnahmen» können die Einsicht nur verzögern aber nicht verhindern: dass der Individualverkehr von einem gewissen Punkt an eine ökologische Unmöglichkeit ist. Der Punkt ist längst überschritten: das Ende der Autos hat schon begonnen.

Jürgen Dahl in «Der Anfang vom Ende der Autos». (Verlag Langewiesche-Brandt)