

Im Volkserziehungsheim

Das Chaos an den Einfallsachsen von Zürich war geplant. Vorgeschoben werden Umwelt und Anwohner, tatsächlich geht es um die Konditionierung mündiger Bürger.

Persönlich betrifft mich das Verkehrschaos an den Toren der Stadt Zürich kaum, das sich mit der Teilschliessung der Westtangente über die Nacht markant verschärft hat. Ich wohne nämlich mitten drin, an der heute schweizweit berüchtigten Zürcher Seebahnstrasse. Im Übrigen radle ich mit dem Velo zur Arbeit, im Sommer wie im Winter. Nicht weil ich müsste, sondern weil es mir so gefällt. Ich habe diese Adresse freiwillig gewählt, hier bin ich zu Hause, die Wohnlage ist verkehrstechnisch perfekt und erst noch preisgünstig (nebenbei: Dank dem Verkehr konnte ich mir das Haus überhaupt leisten, inklusive dem kleinen Garten im Innenhof, in dem Tomaten und Kirschen gedeihen, und einer erstaunlich ruhigen Dachterrasse).

Der tägliche Stau vor meiner Tür stört und kümmert mich nicht. Obwohl ich gemäss Definition von Stadtregierung und Bundesgericht zu jenen bemitleidenswerten betroffenen Anwohnern mit Anspruch auf Entlastung gehöre. Die Anteilnahme mutet zwar nett an – rührend wäre das falsche Wort in Anbetracht der Verbissenheit, mit der sie vorgetragen wird –, doch meinerwegen waren die flankierenden Massnahmen überflüssig, die mich vor dem Verkehr schützen sollen. Schliesslich wohne ich nicht auf der Strasse, sondern in meinen vier Wänden hinter Schallschutzfenstern, die auf der Strassenseite nachts geschlossen bleiben – auch wenn nur noch halb so viele Autos rollen. Und meine Kinder werde ich zum spielen nach wie vor nicht auf die Hauptstrasse schicken, weder in der Stadt noch auf dem Land.

Segen des Bundesgerichtes

Kurzum: Ob täglich tausend oder zehntausend Autos vor meiner Haustür passieren, es ist mir einerlei. Dass Menschen gezwungen wären, an der Seebahnstrasse zu leben, ist ein Mythos. Die Nachfrage nach (dem längst nicht mehr so günstigen) Wohnraum übertrifft das Angebot bei weitem. Es gibt wohl Nachbarn, die über den Verkehr klagen, doch frage ich mich, warum just jene Menschen in die Stadt ziehen, die den Rummel nicht ertragen. Das ist etwa so, wie wenn ein Vegetarier in einem Restaurant einkehrt, wo eine «Metzgete» angesagt ist, und sich dann darüber beschwert, dass auf der Speisekarte nur Fleischgerichte zu finden sind. Strassenlärm gehört nun einmal zu einer pulsierenden Stadt. Wo er fehlt – etwa in verkehrsbefreiten Innenstädten –, wirken die Gassen schnell einmal ungastlich kalt. Man stelle sich einmal Rom, Paris oder New York vor ohne Gestank und Getöse. Ein Horror.

Ich mag es, mit dem Fahrrad durch die Stadt zu kurven. Es vermittelt mir jenes Gefühl von Leichtigkeit, das andere hinter dem Lenkrad verspüren. Aber ich goutiere es überhaupt nicht, wenn ein Beamter oder eine Regierung mir vorschreibt, das Velo zu benutzen. Oder das Tram. Erst recht ist es eine Zumutung, wenn die Stadtverwaltung die Seebahnstrasse vor meiner Haustür während zweier Jahre zur Baustelle deklariert, obwohl die baulichen Anpassungen bei einer guten Planung in ein paar Monaten zu bewerkstelligen gewesen wären. Und das alles soll auch noch zu meinem Schutz sein.

In Zürich wird wieder einmal an allen Ecken und Enden Asphalt aufgerissen. Sind die Strassen einmal gesperrt, geht es recht gemächlich voran. Bei der sogenannten Westtangente ist das sogar der erklärte Zweck der Übung: dem Autofahrer die Durchfahrt zu erschweren und zu vermiesen. Derartige Schikanen sind zwar nichts Neues, aber sie werden zum ersten Mal offen deklariert – mit dem Segen des Bundesgerichtes. Im Auge hat man dabei nicht einmal den Fernverkehr, der ohnehin auf die neue Autobahn ausweicht. Die künstlichen Staus richten sich vor allem gegen jene Leute, die in die Stadt fahren wollen. Sie sollen, so die klare Botschaft, gefälligst auf die Bahn umsteigen.

Wer die Lufthygiene verbessern will, muss die Abgase bekämpfen, nicht das Auto. Das erreicht man in einer Demokratie, indem man Mehrheiten für Lenkungsabgaben oder strenge Abgasnormen gewinnt. Doch gerade in Umweltfragen ist der Respekt vor dem mündigen Souverän zusehends abhandengekommen, hier geht es um Volkserziehung. Von der Krippe bis zur Bahre wird der moderne Mensch politisch korrekt und genderneutral geformt, nach Fahrplänen, Abfallentsorgungskonzepten und Energie-Labels konditioniert. Das soziopädagogische Instrumentarium reicht von der sanften «Info-Kampagne» (blijf treu – stopp Aids) bis eben zur knallharten Schikane für Schwererziehbare («Wer nicht umsteigen will, bleibt im Stau stecken»). Dass das Auto, für viele der Inbegriff der individuellen Freiheit, in diesem letztlich totalitären System keinen Platz mehr hat, versteht sich von selbst. Doch über allem steht die Frage: Wo nimmt sich die Regierung das Recht her, das Volk zu erziehen?

Seit Jahren missbraucht die Stadt Zürich ihre verkehrstechnisch strategische Stellung, um der Nation ihre ideologischen Konzepte aufzuzwingen. Wie ein kolossales Monument steht der unvollendete Autobahnstummel bei der Brandwache am Eingang der seit Jahrzehnten verhinderten Sihltiefstrasse für diese Politik der Nötigung. Der Automobilist ist angehalten, die Stadt zu meiden. Die rot-grüne Mehrheit kommt sich dabei ungemein modern und avantgardistisch vor. Doch hinter der Fassade versteckt sich der kleinmütige ewige Spiesser, wie ihn Ödön von Horváth 1930 treffend umschrieben hat: «Ein hypochondrischer Egoiste, der danach trachtet, sich überall feige anzupassen und jede neue Idee zu verfälschen, indem er sie sich aneignet.» Was gut und böse ist, weiss der progressive Zürcher, ohne nachzudenken.