

Juli 2016

## Vom Wert und Preis der Mobilität

Mobility pricing – das heisst "leistungsabhängige Abgaben im Verkehr", wobei in den folgenden Zeilen von "leistungsabhängigen Abgaben im Personenverkehr" die Rede sein soll. Oder auch: Preis und Konsum sollen besser aufeinander abgestimmt werden. Ökonomisch gesehen wird ein (begrenzt)es Gut umso teurer, je öfter es (gleichzeitig) nachgefragt wird. Fluggesellschaften operieren schon lange nach diesem Prinzip. Wenn dies nun auf den öffentlichen Verkehr angewandt wird, erscheint dies vielen als ein Tabubruch. Der gleichberechtigte Zugang zu öffentlichen Gütern, darunter fällt auch der öffentliche Verkehr, ist eine Errungenschaft demokratisch-egalitärer Gesellschaften, denen eine möglichst grosse Chancengleichheit am Herzen liegt; niemand soll nur aufgrund seiner oder ihrer finanziellen Möglichkeiten vom Zugang etwa zu Bildung oder Gesundheitsversorgung benachteiligt oder gar ausgeschlossen werden. Zeitgenössische Urbanistinnen und Mobilitätsexperten stellen denn auch den positiven Zusammenhang zwischen möglichst flächendeckenden, bezahlbaren öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen und deren Auswirkungen, nämlich der Zugang zu anderen Menschen, Gütern, Dienstleistungen und Informationen, und (sub-) urbaner Prosperität in den Vordergrund. Soweit so gut so unbestritten. Die frevelhafte Frage soll aber in der wohlstandsgesättigten Schweiz erlaubt sein: Kann der öffentliche Verkehr auch zu attraktiv sein, ja zu günstig? Kann die sub-urbane und urbane Prosperität zu fest prosperieren? Nämlich dann, wenn es einfach normal geworden ist, in Bern zu wohnen und in Zürich zu arbeiten? Oder in Basel zu arbeiten und in Zürich zu wohnen? Oder in Luzern zu wohnen und in Zürich zu arbeiten? Den immer schnelleren und häufigeren Intercity-Verbindungen sei Dank! Oder doch lieber in der durchgrünten, locker besiedelten Agglo den Feierabend grillierend geniessen, nachdem man und frau der täglichen Arbeit in der hektischen Stadt nachgegangen sind? Der S-Bahn sei Dank! Nun dürfte sogar das Feierabendbier im Tessin in Reichweite liegen, nie war man schneller in der italienischen Schweiz als heute. Dann lohnen sich ja auch gleich zwei Wohnsitze – die Schweiz, ein Dorf! In einer liberalen Gesellschaft soll tatsächlich jeder und jede den Lebensstil pflegen können, den er oder sie für unverzichtbar hält – und wir denken ja tatsächlich, dass uns Vieles 'zusteht'. Nur: jemand wird die Zeche bezahlen müssen, gratis gab's noch selten etwas. Vielleicht ist das protestantisch oder gar spiessig, aber vielleicht doch wahr? Wer viel Zug fährt und/ oder oft dann fährt, wenn auch viele andere Zug fahren wollen müssen, soll einfach mehr bezahlen? Wer dann fährt, wenn die Busse fast leer sind, bezahlt einfach weniger? Und wäre es nicht auch einfach irgendwie gerecht, dass die, die lieber im Grünen unsere Landschaften steuergünstig zersiedeln, auch einen Preis dafür bezahlen? Wäre es eben nicht einfach genau deswegen gerecht, weil es eben nicht verboten wäre, sondern einfach nur einen (höheren) Preis hätte? Das soll nun aber nicht dazu verleiten, alles nur ökonomisch zu betrachten. Vielleicht ist es auch ungerecht, weil nur jene die Landschaften zersiedeln dürfen, die es sich (finanziell) leisten können? Manche Dinge sollen, ja müssen normativ diskutiert werden, zum Beispiel – ja! – die Zersiedelung der Landschaft, gerade wenn einem liberales Gedankengut nahe steht. Dasselbe gilt übrigens für die 'innere Verdichtung', nicht, dass jene, die jetzt die Landschaft zersiedeln, argumentieren, sie fänden ja gar keine Wohnung in der Stadt. Als emanzipierte Frau ist es nun ziemlich paradox, den Chauvinisten Oscar Wilde (1854-1900) zu zitieren, aber es sei hier nun doch getan, meinte er doch schon vor über hundert Jahren, dass die Leute heutzutage (also das damalige Heutzutage) von allem den Preis und nicht den Wert der Dinge kennen würden. Was heisst das nun für unser Feierabendbier in Lugano bei Sonnenuntergang unter importierten Palmen, mit Sicht auf See und (un-) verbaute Hügel? Viel Spass beim Rechnen, aber vergessen Sie bloss nicht, nachher die Zeche zu begleichen.

*Fabienne Hoelzel*



### **Peter Geiss ist nicht mehr allein!**

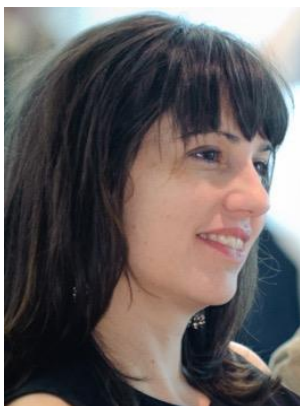
Peter Geiss, die Comic-Figur von Noyau und Benedikt Loderer lebt unter uns. Er versucht es richtig zu machen, was aber oft nicht gelingt. Manchmal liegt es an ihm, manchmal an seinem/unserem Umfeld.

### **Nun hat er eine Partnerin gefunden, Fabienne Hoelzel. Sie schreibt in loser Folge, - etwa monatlich – einen Kommentar zu den Peter Geiss-Comics.**

Der Verein Metropole Schweiz will das Spannungsfeld, in dem wir leben, bewusst machen und vor allem auch darauf hinweisen, dass wir Wahlmöglichkeiten haben und also mitverantwortlich sind für deren Wirkungen auf die Menschen, unsere Umwelt, den Raum, die Politik, die Zukunft etc.

Der Verein Metropole Schweiz stellt die Peter Geiss-Comics und die Kolumnen von Fabienne Hoelzel (mit Quellenangabe) gegen Zustellung eines Belegexemplars gratis zur Verfügung.

Wir freuen uns, wenn aus der Kolumne ein Dialog wird. Übernehmen Sie Comic und Kolumne in Ihr Medium und laden Sie Ihre Leserinnen und Leser ein, ihre Meinung dazu zu äussern: [www.metropole-ch.ch](http://www.metropole-ch.ch) sowie bei Facebook und twitter.



Fabienne Hoelzel führt als Architektin und Stadtplanerin das Planungsbüro Fabulous Urban und forscht am Institut für Städtebau der ETH Zürich. Für Metropole Schweiz beobachtet sie als Kolumnistin die Tücken des Zusammenlebens im urbanen Alltag.