

新しい交通のあり方を求めて

——車がなくても満足だ—— (翻訳)

Auf der Suche nach einer neuen Mobilität

—— Auch ohne Auto zufrieden —— (Übersetzung)

(Mit freundlicher Genehmigung von der Neuen
Zürcher Zeitung [NZZ] und der Autorin)

菊池悦朗

Etsuro KIKUCHI

以下に訳出したものは、スイスの全国紙Neue Zürcher Zeitung (NZZ) の1998年2月4日の国際版26面に載った記事である。「スイスの世帯の4分の1は自家用車を持たない」という信じられないような文章で始まるこの記事は、脱クルマ[社会] (Entmotorisierung) に関する最近の新聞、雑誌の記事の中でも最も感銘深い記事のひとつであった。(原文は後出)

スイスの世帯の4分の1は——様々な理由で——自家用車を持っていない。大きな都市だとその割合はさらに高くなる。《新しい交通》に関するある会議で学者と交通計画家達は調査研究成果と、交通を組み立てていく革新的な形態とを紹介した。《新しい交通》に対する様々なグループの関心は相当に大きい。具体的な事例は現に存在している。

《新たなる交通》という概念には8人の男性の報告者の誰も、また唯一の女性報告者も踏み込んだ発言はしなかった。口にしなかったものの、現在の交通状態に関して全員が不満を持っていること、そして環境と調和した安全で快適で利用者サイドに立った交通による現在のとは異なる移動形態のために様々な領域で一緒に行動していることが示されていた。交通環境国民基金計画41による調査研究プロジェクトの長、ハネス・ミュラー氏によれば、交通計画者達はこれまで、車を持たない人々は貧しくて車を買う金がないが出来れば車を非常に持ちたいのだという仮定に立っていた。これに対して同氏とそのチームは、すすんで車を持たない生活をしている人々もいるのだ、それは彼らがその利点を知り、その利点がライフスタイルを成すものだからだ、という仮説を対置させたのである。

4軒に1軒の世帯には自家用車がない

スイスでは4分の1の世帯が自家用車を持たずに生活している。その場合、都会と田舎ではかなりの差がある。大きな町では39%の世帯に車がなく、バーゼルでは半分近い世帯までが車を持たないが、田舎の地方ではその割合が17%に過ぎない。車のない生活はしたがって**都会的現象**なのだ。それには大抵の場合、人々が近くで生活上の用が足せ、文化上の欲求が満たせ、また公共交通が十分に提供されているということが前提となっている。

筆者：外国語教育研究センター教授

受理：平成10年6月19日

メトロ計画事務所が実施したバーゼル、ベルン、チューリヒなどの人口密集地域での調査の結果、自家用車を持たない被調査者の約3分の1が意識して車を持たないのに対し、20%は健康ないし経済上の理由から仕方なく車を持っていないことが分かった。残りの人はどっちつかずの返答をしている。調査研究の作成者達は自らの仮説が実証されたものとした。すなわち車のない世帯の人々は自分達の移動の機会に大体満足しているのだ。《車からの自由（車を持たないこと）》はこの人達のライフスタイルに組み込まれた構成要素なのだ。ミュラー氏はそれ故、車の交通量を抑制する従来の構想には車を持たない家庭の促進という面が欠けていて、その代わりに、交通にかかる費用の実態を示したり、速度制限をしたり、駐車場の料金を引き上げたりすることにあまりに限定されていたと言う。氏は車のない家庭に対する経済上の支援助と足の保障、あるいは車のない住宅地の建設を実現可能な措置として歓迎したいという。

車のない住宅地というのは例えばドイツと違ってスイスにはこれまでまだない。ドルトムント町村発展研究所のウルリケ・ロイターは、様々な町において計画中、あるいは既に実現した車の少ない、もしくはない約12の住宅地を挙げた。自家用車を持たない人達はそこで車を持たないことの利点を楽しむことができる。彼らは自分達の住宅地で車によって危険にさらされたり迷惑を受けたりすることがなくなり、家の周囲に空間的余裕が持てている。車のない住宅地に対する関心は大きく、ケルンでは2,000人が市からのそうした団地募集に応募したのだが、そのうちの半数は車所有者だったという。

組み合わせた移動手段の提供

公共交通が融通のきく車に立ち打ちでき、利用者を増やすためには、他のいろいろなサービスを織りまぜて統合的な交通の提供を行わねばならないとプログノス社のヘルムート・シャート氏は述べた。この会社もまた同様に国民基金による調査研究という形でカー・シェアリングの会社モビリティーと共同して、スイスのいろいろな町で提供されている統合的な新しい交通形態を調査している。公共交通の定期券を持っていると利用者はカーシェアリングに加われたり、割引料金でレンタカーやタクシーが利用できるといった他の交通サービスの恩恵が受けられるのだ⁽¹⁾。こうして利用者は、便利でストレスがなく環境にも優しい包括的で柔軟性のある交通サービスにあずかれることになる。この調査の執筆者達は、スイスの大都市では車の免許証の所持者の5~10%がこうした包括的交通サービスを利用していると結論づけている。

その際、潜在的な利用者がサービスのすべての可能性に関して何らかのセンターで情報が与えられ、様々なサービス提供機関の個々のサービスを苦勞して自分で探してくる必要がなくなると好都合であろう。ズェネルゴのペーター・ギュラー氏によると、本来的な交通サービスセンターの計画は例えばツークにあるという。それは現在モメンタムMomentum（都会的環境のための交通マネジメント）なる名前のヨーロッパの一調査連合体によって調査されている試験的プロジェクトのひとつである。スイスも参加しているこの連合は交通マネジメントに関する世界中の経験を集めて評価し、場合によってはさらにそれを生かしていく。ギュラー氏によると交通マネジメントは統合的な共同参加型の交通政策として様々な陣営間の溝を埋める橋渡しをして新たな交通のための前提を作り出すのに適している。（アンネーリーゼ・ヒルティー）

ハンブルク中心部にある車の少ない団地の例

アンヤ・ヴィッピヒさんはシュルンブ・ハンブルク市営住宅に引っ越してきた時、自分の車を売った。その代わりにこの建築写真家はルポのために現在は団地の共用車の一台を1時間6マルクで利用している。すべての費用込みでだ。ヴィッピヒさんはもう駐車場や車の維持の心配をしないで済むのでホッとしている。仕事以外の外出の時は自転車を使ったり歩いたり、あるいは家賃に含まれているハンブルク交通企業の定期券の恩恵を受けている。

54の賃貸住居と2つの障害者用住宅集団、幼稚園と喫茶店があり、市の中央に位置して公共交通の便が非常によいこの団地は1996年、古い木々の立つ公園に似た大きな緑地の周囲に以前の病院の建物の中に作られた。公園と共用車の他に借家人はゲストルーム、サウナ、フィットネスルーム、太陽灯照射室およびレンタル自転車が使え。太陽電池が地域ブロック用発電所と共に団地内の電気をつくり、屋根を通して雨水がトイレのすすぎのために集められる。家賃はハンブルクでは上の方のランクにある。車の所有はこの居住者に対して禁じられてはいない。このプロジェクトの投資者で提唱者のユルゲン・ゲスナー氏は、強制によるよりもむしろ別の形のよい提供をすることで人々が車を手放すようになることを確信している。

Auf der Suche nach einer neuen Mobilität

Auch ohne Auto zufrieden

Ein Viertel der schweizerischen Haushalte verfügt – aus sehr verschiedenen Gründen – über kein eigenes Auto. In grossen Städten ist dieser Anteil noch höher. An einer Tagung über «neue Mobilität» haben Wissenschaftler und Planer Forschungsergebnisse und innovative Formen der Verkehrsorganisation vorgestellt. Das Interesse verschiedener Gruppen an «neuer Mobilität» ist beachtlich. Konkrete Beispiele sind vorhanden.

Auf den Begriff «neue Mobilität» ging weder einer der acht Referenten noch die einzige Referentin näher ein. Unausgesprochen kam ein von allen geteiltes Unbehagen über die jetzige Verkehrssituation zum Ausdruck und das gemeinsame Engagement in verschiedensten Bereichen für eine andere Mobilität mit umweltverträglichem, sicherem, komfortablem und kundenfreundlichem Verkehr. Gemäss *Hannes Müller*, Projektleiter einer Untersuchung innerhalb des

Das Beispiel einer autoarmen Siedlung im Zentrum von Hamburg

Als sie in das Hamburger Stadthaus Schlump einzog, verkaufte Anja Wippich ihr Auto. Statt dessen benutzt die Architekturphotographin für ihre Reportagen jetzt eines der Poolfahrzeuge der Siedlung zum Preis von sechs Mark in der Stunde, alles inbegriffen. Wippich ist erleichtert, dass sie sich nicht mehr um Parkplatz und Unterhalt kümmern muss. Wenn sie sonst unterwegs ist, benutzt sie das Velo, geht zu Fuss oder profitiert vom Abonnement der Hamburgischen Verkehrsbetriebe, das im Mietzins inbegriffen ist.

Die zentral gelegene und bestens von öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossene Siedlung mit 54 Mietwohnungen, zwei Behindertenwohngruppen, einem Kindergarten und einem Café entstand 1996 in den Gebäuden eines ehemaligen Krankenhauses rund um eine grosse, parkähnliche Grünfläche mit alten Bäumen. Nebst dem Park und den Poolfahrzeugen stehen den Mietern ein Gästezimmer, eine Sauna, ein Fitnessraum, ein Solarium sowie Mietvelos zur Verfügung. Solarzellen produzieren Strom für die Siedlung wie auch das Blockheizkraftwerk, und über die Dächer wird Regenwasser für die Toilettenspülung gesammelt. Die Mietpreise liegen im oberen Bereich der Hamburger Skala. Autobesitz ist den Bewohnern nicht untersagt. Der Investor und Initiator des Projekts, *Jürgen Gessner*, ist überzeugt, dass die Leute sich eher durch ein gutes alternatives Angebot als durch Zwänge vom Auto abbringen lassen.

Nationalfondsprogramms 41 zu Verkehr und Umwelt, gingen die Verkehrsplaner bisher von der Annahme aus, dass Leute ohne Auto arm sind und sich keines leisten können, jedoch am liebsten eins hätten. Dem stellten er und sein Team die Hypothese entgegen, dass es Leute gibt, die freiwillig ohne Auto leben, weil sie die Vorteile erkannt haben und darin ein Stück Lebensqualität sehen.

Jeder vierte Haushalt ohne eigenes Auto

In der Schweiz kommt ein Viertel der Haushalte ohne eigenes Auto aus. Dabei bestehen beträchtliche Unterschiede zwischen Stadt und Land. In grossen Städten sind 39 Prozent der Haushalte autolos in Basel sogar fast die Hälfte, in ländlichen Gebieten dagegen nur 17 Prozent. Das Leben ohne Auto ist somit ein *urbanes Phänomen*. Es bedingt in den meisten Fällen, dass die Leute sich in der Nähe versorgen und ihre kulturellen Bedürfnisse stillen können und dass ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln besteht.

Eine vom Planungsbüro Metron durchgeführte Untersuchung in den Agglomerationen Basel, Bern und Zürich ergab, dass rund ein Drittel der

Befragten ohne eigenen Wagen auf das Auto bewusst verzichtet, während es 20 Prozent unfreiwillig aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen tun. Die übrigen sind in dieser Frage ambivalent. Die Autoren der Studie fanden ihre Hypothese bestätigt: Die Personen in autolosen Haushalten sind mit ihren Mobilitätschancen grösstenteils zufrieden. Die «Autofreiheit» ist integrierter Bestandteil ihres Lebensstils. Müller vermisst deshalb in bisherigen Konzepten zur Eindämmung des Verkehrs die Förderung der autofreien Haushalte, statt dessen habe man sich weitgehend auf die Herstellung der Kostenwahrheit, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Parkplatzbewirtschaftung beschränkt. Er würde Finanzanreize und die Zertifizierung für autolose Haushalte oder die Errichtung autofreier Siedlungen als mögliche Massnahmen begrüssen.

Autofreie Siedlungen gibt es in der Schweiz bisher noch nicht im Gegensatz etwa zu Deutschland. *Ulrike Reutter* vom Institut für Landes- und Stadtentwicklung Dortmund führte rund ein Dutzend autoarmer oder autofreier Siedlungen in verschiedenen Städten auf, die geplant oder bereits realisiert sind. Personen ohne eigenen Wagen können dort die Vorteile ihres Verzichts geniessen. Sie werden in ihrem Quartier nicht mehr vom Verkehr gefährdet oder belästigt und haben Platz rund ums Haus. Das Interesse an autofreien Siedlungen sei gross. In Köln hätten sich 2000 Personen auf eine Ausschreibung der Stadt gemeldet, davon die Hälfte Autobesitzer.

Kombinierte Mobilitätsangebote

Wenn der öffentliche Verkehr mit dem flexiblen Auto konkurrenzfähig bleiben und Anteile gewinnen solle, müsse er mit andern Angeboten zu Mobilitätspaketen verknüpft werden, erläuterte *Helmut Schad* von der Prognos. Ebenfalls im Rahmen einer Nationalfondsstudie untersucht die Firma zusammen mit dem Car-sharing-Unternehmen *Mobility* neue, integrierte Mobilitätsleistungen, die in verschiedenen Städten der Schweiz bereits angeboten werden. Mit einem Abonnement des öffentlichen Verkehrs können die Nutzer von weiteren Mobilitätsdienstleistungen profitieren wie dem Zugang zu Car-sharing oder ermässigten Preisen für Automiete und Taxi. Sie verfügen so über ein umfassendes und flexibles Mobilitätsangebot, das zudem günstig, stressfrei und umweltfreundlich ist. Die Autoren der Studie kommen zum Schluss, dass in den Schweizer Agglomerationen fünf bis zehn Prozent der Führerausweisbesitzer solche Mobilitätspakete nutzen würden.

Dabei wäre es ein Vorteil, wenn die potentielle Kundschaft auch zentral über alle Möglichkeiten beraten würde und die einzelnen Angebot verschiedener Anbieter nicht mühsam selber zusammensuchen müsste. Ansätze zu eigentlichen Mobilitätsdienstleistungszentren gibt es beispielsweise in Zug, wie *Peter Güller* von der Synergo ausführte. Es ist eines der Pilotprojekte, die zurzeit von einem europäischen Forschungsverbund mit dem Namen Momentum (Mobility Management for the Urban Environment) untersucht werden. Der Verbund, an dem auch die Schweiz beteiligt ist, wertet internationale Erfahrungen mit Mobilitätsmanagement aus und entwickelt sie fallweise weiter. Gemäss Güller ist Mobilitätsmanagement als integrale und partizipative Verkehrspolitik geeignet, die Gräben zwischen verschiedenen Lagern zu überbrücken und die Voraussetzungen für eine neue Mobilität zu schaffen.

Anne-Lise Hiltv

僕は市電（トラム）に乗る！

Ich fahre Tram!

(Mit freundlicher Genehmigung
von der SCHWEIZER ILLUSTRierten)

次に訳出したものは、スイスの週刊誌SCHWEIZER ILLUSTRIERTEの1985年9月9日号に載った記事である。この文を書いたのはマティアス・ノルテ⁽²⁾という人で、彼がマイカーを手放して路面電車を利用するようになったいきさつが書かれている。(原文と写真は後出)

彼は車が何よりも好きだ。にもかかわらず彼は熱烈な新しい愛を発見した。マティアス・ノルテ、市電に乗ることについて語る。

文：マティアス・ノルテ

写真：ヤーナ・クシュレーノヴァ

今年の1月3日から4日にかけての夜にあんなに激しく雪が降らなかったとしたら、僕は何が本当のぜいたくかを恐らく今まで分からぬままだったろう。

しかし雪は降った。そして雪に気をとられて道路中央に急に現れた木はもちろん目に入らなかった。それは、その種の木としてはバイエルンで最後に残った健康な木のうちの1本だったに違いないが、ともかくもその木は僕がとてもしゃがんだ僕のジャガーをひどく傷つけたのだが、それに対して僕が数日後に1500マルクを渡された際、こんなおまけをしてもらったのだからただただ感謝してひざまずかなければいけないかのように僕は見つめられたのだった。

僕はひざまずくことなど、もちろんしなかった。僕は昂然と頭を上げてミュンヘン・リーム空港へとタクシーを走らせ、チューリヒへと飛んだ。そしてチューリヒでは続く何週間かタクシーでしか用を足さなかったのだが、月末になってタクシー代が車による支出より50%少ないことが分かって、あっけにとられたのである。

2月に僕は今度は交通費を残りのほぼ50%の分まで抑えた。すなわち45フランを投資して虹の定期乗車券⁽³⁾の約56,453人目の所持人になり、以来トラムに乗っているのである。

たった一人の人間が僕は気の毒だ。僕がこの決心をして以来この人間はもはや特に元気だという訳にはいくまい。それは何年も僕の追跡にさし向けられ、絶えず僕をつまわし、その緑の紙切れの一枚を渡す機会を逃さなかった男のことだ。

僕はこの男を一度も見たことはないが、かなりよく知っている。彼は必ずしも勇気がある訳ではないが、その代わり素早く潔癖でとてもしゃがんだ時間に正確だ。僕のパーキングメーターの時間が切れるや2分も経たないのに彼はたいてい僕の車のワイパーのところを何かごそごそやっていた。雨が降ると彼はいつも小さなプラスチックの袋さえ携えていて彼の緑の紙切れを雨に濡らさないようにしていた。

彼は今日どうしていることだろう、この哀れな男は。僕が全くいなくなつて。恐らく彼は糊口をしのがねばならないだろう。しかしもしかしたら新しい自動車にさし向けられたかもしれない。毎年スイスで売られる12万台のうちの1台に。僕はそうした自動車の買い手ではない。ここ数年僕は僕の自動車のせいで、しょっちゅう非難される憂目にあつてきたので、速度には

慣れてしまっている。僕は歩くか、あるいは電車に乗っている。僕は犯罪行為に走ることはもうない。僕のせいで森が枯れることはもはやないし、2・3週したら生まれてくる僕の娘は、たとえ統計ではそう言おうとも《ママ》と《パパ》のあとの3つ目の言葉として《クルマ》とは言えないであろう。

自動車が僕にとってもはや話題にならなくなって以来、もちろん多くのことに関わりを持たなくなりもした。速度制限、ガソリン代、触媒についての会話は僕には極めて退屈なものになっている。シートベルトを締めようが外そうが、僕にはほとんど興味がない。明日から80キロでしか走れなくなっても僕は構わないし、ガソリン1リッターが5フランに上がり、犬のシートベルトの義務が法律になってもいい。しかし、クルマの楽しみを台なしにしたのはもちろん政治家ではない。

最近、旧市街の住まいから別の住まいに移った時、僕は自動車を持っていないことのサインを本当にさせられた。

「自動車を持っていたら、どうなるのでしょうか」と僕は尋ねた。

相手は真面目な顔で僕に答えた。「そしたらあなた、アパートを手に入れるチャンスはほとんどないでしょうね」。

正直言って僕はすべての事態に対して心構えは出来ていただろうが、この件は予想外だった。

だが、もっとしばしば不思議な気持になるのは車の運転をやめる時で、一番不思議に思うのは自分自身に対してだ。以前僕は歩行者をずうずうしい連中、邪魔するだけで、車は走るために作られているのであって停車するためではないことに理解がない愚か者と感じていた。道路を横断しようとするほぼ2人に1人が僕にとってははうすのろだった。こんにちでは逆だ。時々僕は、ドライバーに無理にブレーキを切らせるだけのために意図的にゆっくり道路を横断している自分に気づきさえする。これまで僕が常に勝利した。

たとえそう聞こえようとも、車に対する愛情を僕はまだ完全に失った訳ではない。僕は車が、その形、そのメカニックが好きだ。そして僕はスピードが好きだ。それゆえ僕は2・3週間前、新車のルノー・アルピーヌの試乗はどうかと申し出られた時、はいと言いもしたのだ。およそ考えるすべての精巧な付属品を備えた本当に素晴らしい自動車だった。ただひとつだけ小さな欠点がある。最高速度が235キロなことだ。

ということは、さて誰に責任があるのか。そんなに速い自動車にしているルノーの方か、あるいはそれほど速く走らせる僕の方か。フランスの警察にとってはこの件は明白で、僕の方だ、当然。

このことは、この試乗の旅で僕の身に生じたことのすべてではない。トリノで一晩泊まったところ、翌朝になって、重要なその車が荒らされ、中の物が取られているのを発見した。もっとも車はまだ走れたが。

2・3時間後に国境にやってくると、粉々になった窓ガラスを見てスイスの税関役人がにこりとして言った。「イタリアのおみやげ」。

イタリアのみやげ。いやだ。僕はこのみやげを断念するぜいたくをしたい。僕は罰金をもう払わず、パーキングメーターに金を払わないぜいたくをしたい。ガソリンや排気ガスについての議論はしないぜいたくをしたい。そしてぼくはもう犯罪を犯さないぜいたくをしたい。

僕は市電に乗る！

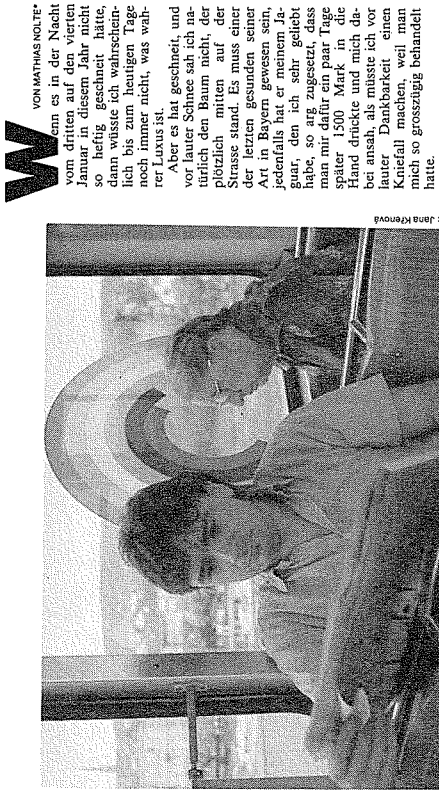


Foto: Jana Krenov

Ich fahre Tram!

Er liebt Autos über alles. Trotzdem hat er eine neue, heisse Liebe entdeckt: Mathias Nolte übers Tramfahren.

WVON MATHIAS NOLTE
 Vom dritten auf den vierten Jan in diesem Jahr nicht so bedrückt wie im Februar, dann wusste ich, was ich bis zum heutigen Tage noch immer nicht, was wahrer Luxus ist.
 Aber es hat geschneit, und vor lauter Schnee sah ich natürlich den Baum nicht, der plötzlich mitten auf der Strasse stand. Es muss einer der letzten gesunden seiner Art in Bayern gewesen sein, jedenfalls hat er meinem Jaguar, den ich sehr geliebt habe, so arg zugesetzt, dass ich mir für ein paar Tage später 1500,- mark in die Hand drückte als kleine Dankbarkeit einen Kniefall machen, weil man mich so grosszügig behandelt hatte.
 Ich habe den Kniefall selbstverständlich nicht gemacht. Ich habe mich erboten München zum Flughafen München-Riem fahren lassen und bin nach Zürich geflogen, wo ich mich in den folgenden Wochen nur noch mit dem Taxi herumchauffiere mit dem um den Ende des Monats verbleibt, sodass, dass der Preis für die Drehscheibe um fünfzig Prozent geringer war als die Ausgaben für das Auto.
 *Mathias Nolte, 30, Journalist und Berater-Autor (über Grossstädte), lebt in Zürich. (Bild) mit Frau und Kegel.

Im Monat Februar drohete ich dann meine Fahrtkosten fast um die restlichen fünfzig Prozent: Ich investierte 56453,- in ein neues Regengebäck und nur ein Mensch mit mir leidet. Seit diesem Entschluss dürfte es ihm nicht mehr besonders gut gehen. Ich spreche von dem Mann, der jahrelang auf mich angesetzt gewesen war, der mich ständig verfolgt hatte und keine Gelegenheit ausliess, mir einen seiner grünen Zettel zu verpassen.
 Obwohl ich diesen Mann nie gesehen habe, kenne ich ihn nicht gut. Er ist nicht unbedingt sauber und sehr unpünktlich. Kaum zwei Minuten nachdem meine Parkuren abgelaufen war, machte er sich meistens schon an meinen Scheibenwischern zu schaffen. Wenn es regnete, hatte er sogar immer einen kleinen Plastiksack dabei, um seinen grünen Zettel vor der Nässe zu schützen.
 Was er wohl heute ohne der Arme, so ganz ohne mich? Wahrscheinlich muss er Brotsuppe essen, vielleicht hat er noch ein bisschen von meinem Wagen, aber ich bin einer der 120000, die jährlich in der Schweiz abgesetzt werden. Ich gehöre nicht zu den Käufern. Man hat mich in

den letzten Jahren wegen meines Wagens so oft zur Schnecke gemacht, dass ich mich an das Tempo gewöhnen habe: Ich gehe zu Fuss oder mit dem Velo. Ich lasse mich nicht mehr von ihm einholen. Der Wald sticht nicht mehr gegen mich und meine Tochter, die in ein paar Wochen auf die Welt kommt, wird nach «Mama» und «Papa» als drittes Wort nicht «Auto» sagen können, auch wenn es die Statistik so will.
 Natürlich ist mir auch viel entgangen, seit das Automobil für mich kein Thema mehr ist. Gespräche über das Tempolimit, Benzinpresse und Katalysatoren langweilen mich zurecht. Auch ob man sich ausserhalb oder abgeriegelt hat, ist mir nicht mehr so wichtig. Ich darf ab morgen nur ein Tempo achtzig gehen. Kann der Preis für einen Liter Benzin auf fünf Franken steigen und die Anschaffpflicht für Hunde Gesetz werden. Aber es sind natürlich nicht die Politiker, die mir die Lust am Auto vermieten haben.

«Wenn ich einen hätte», wollte ich wissen, «was wäre dann?»
 Man antwortete mir ernsthaft: «Dann hätten Sie wohl kaum eine Chance, die Wohnung zu bekommen.»
 Ehrlich gesagt: Auf alles wäre ich gefasst gewesen, nur auf das nicht.
 Aber man wandert sich noch öfter, wenn man das Autofahren aufgibt – am meisten über sich selbst. Früher habe ich Fussgänger als Zümmung empfunden, als dumme Ignoranten, die nur stören und kein Verständnis für mich haben, dass Autos zum Leben konstruiert wurden und nicht zum Leben. Aber jeder zweite Mensch, der über die Strasse wölft, war ein Idiot für mich. Heute ist es umgekehrt. Manchmal erappe ich mich sogar dabei, dass ich absichtlich langsam über die Strasse gehe, nur um den Fahrer in die Bremse zu zwingen. Bisher habe ich immer gewonnen.
 Auch wenn es so klingt, meine Liebe zum Auto habe ich noch nicht ganz verloren. Ich mag das Auto, seine Form und seine Technik. Und ich mag Geschwindigkeit. Deshalb habe ich auch ja gesagt, als man mir vor ein paar Wochen den neuen Regengebäck anbot. Aber ich würde ein wirklich wunder schöner Wagen mit allen er-

denklichen Raffinessen. Nur einen kleinen Fehler hat er – die Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h.
 Also: Wer ist nun schuldig? Die Herren von Renault, die den Wagen so schnell machen? Oder ich, der ihn so schnell fährt? Für die meisten sicherer Polizist war der Fall eindeutig: Ich, selbstverständlich.
Das war noch nicht alles, was mir auf dieser Testreise passierte: In Turin, wo ich für eine Nacht Station machte, fand ich das Juwel am nächsten Morgen verwirret und ausgeraubt wieder. Allerdings fuhr der Wagen noch.
 Ich bin ein paar Stunden in die Grenzlinie, sagte der Schweizer Zollbeamte beim Anblick der zerrümpelten Scheiben lächelnd: «Souvenir d'Italie.»
 Souvenir d'Italie. Nein, ich gönne mir den Luxus, auf dieses Souvenir zu verzichten. Ich gönne mir den Luxus, keine Strafmandate mehr zu bezahlen, keine Parkuren zu flüchten. Ich gönne mir den Luxus, keine Diskussionen über Benzin und Abgase zu führen. Und ich gönne mir den Luxus, nicht mehr kriminell zu sein.
 Ich fahre Tram!

【訳者注】

- (1) 例えばチューリヒ市交通管理局が提供する「Züri mobil」。これに関しては例えば菊池悦朗編：環境保全に関する交通用語のドイツ語・日本語リスト，その4－補遺3（金沢大学大学教育開放センター紀要，第17号〔平成9年8月〕所収）の中の「Zweitauto/Zweitwagen」の項（50～51頁）参照。
- (2) Mathias Nolte氏については本文の脚注で次のように紹介されている。33歳，ジャーナリストで《大ぼら吹き》でベストセラー作家。車を持たずチューリヒに住む，（まもなく）一家そろって。
- (3) チューリヒ市交通管理局が発売する定期乗車券。バーゼル市の有名な「環境定期券」同様，利用者が極めて多い。

Danksagung（謝意）

Frau Anne-Lise Hilty (freie Journalistin, Redaktorin der VCS-Zeitung)

Herr Peter Rothenbühler (Chefredaktor der SCHWEIZER ILLUSTRierten)

Herr Silvio Jenzer (Verkehrsbetriebe Zürich)