Zeitschrift: Sprachspiegel : Zweimonatsschrift
Herausgeber: Schweizerischer Verein für die deutsche Sprache
Band: 27 (1971)
Heft: 5

Artikel: Das Farbenspiel der Verkehrsampeln im Spiegel unserer Sprache
Autor: Tschirch, Fritz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-422138

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: 17.07.2025

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

Das Farbenspiel der Verkehrsampeln im Spiegel unserer Sprache

Von Prof. Dr. Fritz Tschirch, Köln

In den letzten Jahren sind jährlich durchschnittlich 16 000 bis 17 000 Menschen bei Verkehrsunfällen umgekommen, oder anders gesagt: jedes Jahr wird eine mittlere Kleinstadt ausgerottet. Doch nicht von dieser entsetzlichen Tatsache, über die ununterbrochen gesprochen, geschrieben, gejammert und — das Wichtigste! — auf Abhilfe gesonnen wird, soll hier die Rede sein — von Thema und Aufgabe dieser Zeitschrift her sei danach gefragt, ob denn diese Tatsache, daß der Verkehr auf der Straße so Tag um Tag für viele tausend Menschen zum Schicksal wird, sich nicht irgendwie in unserer alltäglichen Umgangssprache niedergeschlagen hat. Wenn Sprache, wie kürzlich einmal formuliert worden ist, „Spiegel der Welt" ist, so muß auch sie sich in ihr spiegeln.

Und wirklich — sie tut es! Und zwar nicht nur einfach in ganz unmittelbar konkreter Form, wenn ein Berliner Fernlastfahrer dem Mädchen am Steuer des neben ihm haltenden Pkw, weil sie sich beim Phasenwechsel der Verkehrsampel nicht anschickt, ihren Wagen anzulassen, auf echt berlinerisch zuruft: *Frollein, 'is jrien; jriener wird's nich!* Vielmehr wird unsere Ausdrucksweise in sehr viel weitergehendem Maße von den kennzeichnendsten Erscheinungsformen des modernen Verkehrs durchdrungen.

Um dem auf die Spur zu kommen, habe ich die Nummer 32 der bekannten Wochenzeitschrift *Christ und Welt* vom 9. 8. 1968 unter diesem Gesichtspunkt durchblättert und auf den ersten neun Seiten folgende Stellen gefunden: Eine redaktionelle Notiz mit der Überschrift *Freie Fahrt* fordert in ihren wenigen Sätzen *Freie Fahrt dem Pkw-Leber-Plan.* Auf der nächsten Seite zitiert ein Berichterstatter aus Prag, also noch 14 Tage vor jenem verhängnisvollen 21. August, den Ausspruch eines Hotelportiers: Dubcek komme ihm vor *wie ein Autofahrer, der trotz freier Fahrt aufpassen muß, daß ihn nicht ein mißgünstiger Polizist irgendwo in einem Versteck aufschreibt.* In einer Auseinandersetzung über die Grundzüge der deutschen Ostpolitik druckt die Redaktion auf der übernächsten Seite einen Passus aus der Münchener *Süddeutschen Zeitung* nach: *Professionelle Analytiker, über welche das Auswärtige Amt schließlich verfügt, hätten auch die Bremse anziehen sollen.* Und auf Seite 9 bezeichnet

Friedrich Heer, der bekannte Wiener Publizist und Historiker, Hitler *nicht mehr nur als Betriebsunfall.*

So hätte man zur Zeit unserer Eltern, unserer Großeltern nicht sagen können: Es gab noch nicht soviele mechanisch angetriebene Fahrzeuge, denen man freie Fahrt hätte geben oder deren Bremsen man hätte anziehen müssen, um Betriebsunfälle zu vermeiden, daß man auch nur entfernt auf den Gedanken hätte kommen können, diese auf einen sich eben rasch entwickelnden technischen Bereich beschränkte konkrete Ausdrucksweise auf das abstrakte Gebiet politischer Vorgänge zu übertragen: Wenn von dem schwierigen politischen Kurs geredet wird, den der damalige Prager KP-Chef Dubcek steuern müsse, um seine Reform weiterführen zu können, oder von der Politik im Bonner Außenministerium oder von Hitlers Katastrophenpolitik oder schließlich, anders bezogen, von dem verkehrspolitischen Plan des Ministers Leber, die Straßen von den sie mehr und mehr verstopfenden vielachsigen Lastzügen durch zwangsweise Umlenkung des Güterverkehrs auf die Schiene freizubekommen.

Charakteristisch noch scheinen mir für das eben zu Ende gegangene siebente Jahrzehnt unseres Jahrhunderts zwei weitere Belege mitten zwischen den vier eben gegebenen metaphorisch umschreibenden. In zwei Berichten verschiedener Verfasser über die Zustände in der DDR heißt es einmal: *Das Signal für den Zeitungsaustausch mit der DDR steht nach wie vor auf Rot,* zwei Seiten weiter: *Bei der gegenwärtigen Zusammensetzung des Politbüros der kommunistischen Einheitspartei ist es jedenfalls völlig ausgeschlossen, daß den Reformern für ihr Vorhaben grünes Licht gegeben wird.*

Für beide hat die zum erstenmal im Jahre 1920 im amerikanischen Detroit erprobte, seit den fünfziger Jahren auch in Deutschland unglaublich rasch zur Selbstverständlichkeit gewordene Regelung des Straßenverkehrs durch selbsttätige Ampeln den entscheidenden Vergleichspunkt abgegeben. Zuerst in den dicht befahrenen, zu den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs hoffnungslos überlasteten Straßen unserer Innenstädte aufgestellt, sind die Verkehrsampeln sehr bald an den Ausfallstraßen bis hin zu Kreuzungen und Einmündungen stärker befahrener Überlandstraßen angebracht worden. Daß gerade sie sich zu metaphorischer Verwendung bevorzugt auf dem Gebiet der Politik anbieten, ist gewiß alles andere als Zufall. Die abstrakten, nicht eben leicht durchschaubaren, ja weithin unbegreiflichen Vorgänge auf dem Felde der Innen- und noch stärker dem der Außenpolitik, deren Auswirkungen und oft weitreichenden Folgen sich niemand zu entziehen vermag, die schlechthin unser Schicksal sind, ob wir damit einverstanden sind oder nicht, su-

chen Presse, Rundfunk, Fernsehen, kurzum die Massenmedien dem Zeitgenossen durch den bildhaften Verweis auf jene jüngste Erfahrungstatsache näherzubringen und zu verdeutlichen, die sein Verhalten im Straßenverkehr ebenso mechanisch wie gebieterisch reguliert. Wer nicht das ungeschützte Opfer dieses riesenhaft gewachsenen Verkehrs werden will, muß sich blindlings nach dem Dreifarbenrhythmus der Verkehrsampeln richten — der Fußgänger genauso wie jeder Rad- und Autofahrer.
Eben darin ist der entscheidende Grund für die auffällige Tatsache zu suchen, daß seit weit mehr als 100 Jahren zur Vermeidung von Zusammenstößen rotes und grünes Licht den Verkehr der Schiffe auf dem Wasser wie aller Schienenfahrzeuge auf dem Lande regelt, ohne daß die Umgangssprache dieses Faktum in bildlicher Übertragung für ihre Bedürfnisse genutzt hätte. Diese Farbsignale waren lediglich für den Kapitän und den Lokomotiv- oder Zugführer von Bedeutung, wurden allein von ihm aufmerksam wahrgenommen und bestimmten sein Verhalten mit absoluter Gewalt; dem Fahrgast waren und sind sie gleichgültig und bleiben im allgemeinen unbeachtet. Erst das Rot und Grün der Verkehrsampeln geht jeden ohne Ausnahme an, ist für alle verbindlich, nötigt alle Verkehrsteilnehmer zu sorgsamster Beachtung. Diese allgemeine Erfahrung ist die notwendige Voraussetzung für die in diesem Augenblick sprunghaft einsetzende metaphorische Verwendung der Farbsymbole, die den öffentlichen Verkehr regeln.
Wie dieser ampelgeregelte Verkehr während der Rot- und Gelbphase zwar Unterbrechungen von genau bestimmter Dauer kennt, aufs Ganze gesehen aber in stetem Fluß bleibt, so scheint auch das politische Leben für kürzere oder längere Zeit an einem bestimmten Punkt zu verhalten — aufs Ganze gesehen flutet es als ein unendlicher Prozeß, der, soll nicht Unheil entstehen, das Tausenden, ja Millionen das Leben kosten kann, in bestimmten Bahnen verlaufen, in vorbezeichneten Richtungen weiterfließen muß. Diese Verwandtschaft im Ablauf beider Vorgänge ist die tiefste Ursache dafür, daß in den letzten Jahren eine der beiden Hauptphasen jenes mechanisch abfolgenden Farbdreiklangs für die Bändigung des Massenverkehrs auf der Straße, so auffallend gern als verdeutlichende Metapher für Vorgänge des politischen Lebens gewählt wird.
Aus den Nummern der letzten sieben Zwölftel desselben Jahrgangs von *Christ und Welt* notiere ich nach diesen Überlegungen noch, daß der *rhodesische Premierminister Ian Smith mit 217 gegen 206 Stimmen grünes Licht für seinen Verfassungsvorschlag erhielt,* daß Theodor Heuß in seiner Studie *Hitlers Weg* die Antwort, *warum Heuß Hitler grünes Licht gab, nicht*

schuldig bleibt — dieser Beleg wirkt im Blick auf das Erscheinungsjahr des Buches 1932 schockierend anachronistisch, da die Wendung damals völlig unüblich, d. h. unverständlich gewesen wäre —, und als Erläuterung der Fotografie eines vorbeirasenden Eisenbahnwagens: *Signal am Brenner: Wieder auf Grün* — ein besonders eindrucksvolles Beispiel ist für die wachsende Verflechtung von Verkehr und Politik: Anschauung wie Bildunterschrift weisen gleichermaßen auf einen entscheidenden Fortschritt in der schwierigen Südtirol-Frage hin. Ja, selbst die kurze Zwischenphase in diesem gesetzmäßig wechselnden Farbspiel wird kühn zur Erläuterung politischer Vorgänge benutzt, wenn im *Kölner Stadtanzeiger* der Berichterstatter über die Möglichkeit eines direkten Gesprächs zwischen dem Bundeswirtschaftsminister Schiller und dem entsprechenden DDR-Minster Sölle am 5. 9. 1968 schreibt: *Die Ampel steht auf Gelb*. Die Hoffnung, daß darauf Grün folgen müßte, hat sich freilich nicht erfüllt.
Damit hat sich diese an sich winzig kleine, inhaltlich scharf umgrenzte Ausdrucksform so rasch und tief in unserer Schriftsprache Geltung verschafft, daß sie bereits die Kraft besitzt, gelegentlich den bisherigen Anwendungsbereich über die von der Sache her gegebene Begrenzung hinweg auszuweiten. Das gilt etwa für die Nachricht, daß der Verwaltungsrat für eine bestimmte Maßnahme *hellgrünes Licht nun auch in Nordrhein-Westfalen* gegeben habe: die Steigerung *hellgrün* soll offenkundig das Unerwartete des Erfolges ausdrücken, der, so wird dem Hörer oder Leser damit suggeriert, allzu lange auf sich hat warten lassen. Und wenn die Bundesbahn die Halbierung der Fahrpreise für eine mitreisende Begleiterin während verkehrsschwacher Zeiten durch den auffallend plakatierten Werbe-Slogan *Grünes Licht für rosa Zeiten* attraktiv zu machen sucht, so führt sie das verkehrstechnische Bild nicht nur in seinen ureigensten Bereich zurück, sondern weicht es durch die Wahl einer zusätzlichen Gegenfarbe (*Rosa* als symbolisch für alles Weibliche) leicht auf.
Völliges Eigenleben aber gewinnt diese scharf pointierte Verwendung, wenn sie, jene leise Erweiterung zu *Hellgrün* und *Rosa* entschlossen weiterführend, nunmehr ohne jeden Bezug auf den ursprünglichen Bedeutungszusammenhang, das Nebeneinander bunter Farbtupfen einfallsreich auf völlig andere Lebensgebiete überträgt. Für eine Artikelserie über das „vom Gesetzgeber in Bonn geforderte generelle Verbot der Werbung für Zigaretten" durch den Ärztetag sucht der *Kölner Stadtanzeiger* in den Nummern 161 und 163 vom 15./17. 7. 1970 jeweils S. 3 die Aufmerksamkeit der Leser durch die im Kästchen gerahmte, halbfette Reizfrage zu erregen: *Schwarze Zeiten für den blauen*

Dunst? Das unmittelbare Vorbild jenes Bundesbahn-Reklameslogans springt in die Augen: Er war so geschickt gewählt, so eindrucksvoll formuliert, daß er, anknüpfend an die feste Formel *blauer Dunst* für den Tabakrauch, von deren Farbadjektiv ausgehend, eine Weiterbildung geradezu herausfordert. Ob diese den urspünglichen Rahmen kühn überspringende Entwicklung ein vereinzelter Versuch bleiben wird oder eine weitere Entwicklung eingeleitet hat, muß die Zukunft lehren.

Jedenfalls ist nun für die metaphorische Verwendung der Verkehrsfarbskala kein Halten mehr — ein Vorgang, wie er in der Sprache immer wieder zu beobachten ist. Der Kölner *Kaufhof* kündigt seinen Winterschlußverkauf mit dem Zeitungsinserat an: *Ab Montag 8 Uhr: Grünes Licht für kleine Preise.* Über die Halbzeile eines modernen christlichen Gedichts *Uns lenken rote Ampeln* wird in der letzten Nummer des Jahrgangs 1968 des evangelischen Sonntagsblatts *Der Weg* meditiert: *rote Ampeln, die unseren Weg immer wieder aufhalten und uns in bestimmte Richtungen nötigen,* dabei stößt sich der Verfasser nicht daran, daß sich seine Auslegung immer weiter von der Klarheit des ursprünglichen Bildes entfernt: *Die roten Ampeln helfen uns, immer wieder von neuem nach dem einzigen Stern Ausschau zu halten, der uns durch die Straßen dieser Welt leiten kann.* Den Vogel in dieser Hinsicht schießt der Schluß der Besprechung einer Opernpremiere im *Kölner Stadtanzeiger* vom 18. 9. 1968 ab, der das moderne Verkehrschaos mit seinen Folgen geradezu surrealistisch ausmalt: *Es dirigierte Marek Janowski, der sich repertoireüblich auf musikalische Verkehrsregelung beschränken mußte, Personenschaden durchweg vermied, gegen einigen Blechschaden aber machtlos war.* Die Doppelbödigkeit der präzis durchgeführten Bildaussage ist nicht zu übersehen.

Gegenüber solcher bildhaften Verwendung, die in allmählicher Steigerung vom ursprünglichen Bild immer weiter wegführt, tritt der unmittelbare Gebrauch, von dem diese Ausdrucksformen erst ausgegangen sind, immer stärker zurück. In den Nummern von *Christ und Welt* aus den beiden letzten Monaten des Jahres 1968 habe ich bei — zugegeben — flüchtiger Lektüre nur aufgelesen: in einem Bericht über die in Hannover entstehende „längste Schnellbrücke Europas": *Grünes Licht haben hier die schwergeprüften Autofahrer,* in einer hochschulpolitischen Auseinandersetzung: *Wenn Sie vor der Akademie eine Verkehrsampel aufgestellt und auf permanentes Rot geschaltet hätten, wenn kein Autofahrer dann gewagt hätte, dieses Gebot zu überschreiten, . . .*

Die überwiegende Anzahl der angeführten Beispiele hat gezeigt, wie fest sich der übertragene Gebrauch des Farbspiels der Ver-

kehrsampeln in unserem heutigen Ausdruck angewurzelt hat, derart fest, daß er in allerjüngster Zeit bereits Sprosse und Triebe zu weiterer, sich vom ursprünglichen Bild lösender Verwendung angesetzt hat.

Im unmittelbaren Rahmen bleibt das Bild noch, wenn etwa *Christ und Welt* in Nr. 23/24 vom 21. 8. 1970, S. 4b vom deutsch-sowjetischen Vertrag *grünes Licht für die osteuropäischen Staaten,* damit ein besseres Verhältnis zur Bundesrepublik erwartet und zum Schluß fragt, ob *Ulbricht klug genug sei, nicht das Schlußlicht der Entspannung bleiben zu wollen:* wenn ebenda Nr. 23/52 vom 25. 12. 1970, S. 12a ein Foto zu einem Bericht aus den USA, auf dem vor einem schattenhaften Wolkenkratzer im Vordergrund an einem dicken Arm eine Verkehrsampel hängt, mit der Unterschrift versehen wird: *Schalten die Signale für Rückwanderer auf grün?;* wenn der Redakteur aus dem ersten Satz eines Wirtschaftsberichts, ebenda 22/41 vom 10. 10. 1969, S. 30a: *Die italienische Regierung hat der Bildung italienischer Investmentfonds grünes Licht erteilt,* das Stichwort in die Balkenüberschrift *Endlich grünes Licht* übernimmt. Seitdem erscheint nun die feste Formel *grünes Licht,* seltener *rotes Licht,* immer häufiger in Bildunter- und Aufsatzüberschriften, ohne daß nunmehr im Bild oder Aufsatz noch unmittelbar auf das angesprochene Phänomen Bezug genommen würde. So lautet der Text zur Abbildung eines modernsten Verkehrsflugzeugs in *Christ und Welt* Nr. 22/47 vom 21. 11. 1969 mitten auf der Titelseite: *Der Jumbo-Jet B 747 erhält bald grünes Licht für den Linienverkehr;* als Balkenüberschrift *Grünes Licht* ebenda Nr. 49 vom 5. 12. 1969, S. 24e in der Sparte *Ruhrkole* und *Grünes Licht für Euratom* in der nächsten Nummer vom 12. 12. 1969, S. 2 c/d. Auffallend früh schon hat sich das Syntagma die schöne Literatur erobert: in Ingeborg Bachmanns Hörspiel *Der gute Gott von Manhattan* von 1958 (Reclam 7906) mahnen „Stimmen“:*Immer weiter gehen / bei grünem Licht, denk daran!*

Dennoch hat der Keim dieser immer üppiger aufschießenden Stilfigur sich nicht in heimischem Boden entwickelt, sondern ist aus fremdem Erdreich überpflanzt. Bei scharfem Hinhören fällt nämlich auf, daß die Verbindung von *grünem* oder *rotem Licht* mit den Verben *geben* oder *erhalten* in gewachsenem Deutsch ein bißchen unnatürlich, leicht gekünstelt klingt: *grünes Licht geben, rotes Licht erhalten* — die Verbindung der beiden Substantiv-Adjektiv-Gruppen mit den jeweiligen Verben wirkt gewaltsam. Für den vergleichenden Sprachwissenschaftler liegt die Ursache am Tage: Diese Wendungen sind, genau zur Erfindung der Verkehrsampeln in den USA stimmend, junge

Lehnübersetzungen der wenig älteren englischen Formeln: *to give* oder *to get green* oder *red light.*
So gehört auch dieser sprachliche Vorgang in den übergreifenden Zusammenhang des von Jahrzehnt zu Jahrzehnt immer stärker werdenden Zusammenrückens der aufeinander zuwachsenden modernen Kultursprachen, das wir, obwohl das US-Amerikanische dazugehört, uns seit längerem als den „europäischen Sprachenausgleich" zu bezeichnen angewöhnt haben.

Die Weiterentwicklung der Freiburger „Brückenfunktion"

Von Dr. R. Bernhard, Lausanne

Der Kanton Freiburg hat unter dem generationenlangen Rückzug auf sich selbst, der einer Abwehrbewegung einer katholischen und konservativ gesinnten Bevölkerung gegenüber einer zunehmend anders denkenden Umgebung entsprach, seine Mittlerstellung zwischen Deutsch und Welsch lang vernachlässigt. Die den Trägern französischer Kultur eigenen Hegemonietendenzen konnten sich angesichts der von der übrigen Deutschschweiz abgekapselten, eines ihr Selbstbewußtsein hebenden Rückhalts entbehrenden Drittelsminderheit der Deutschfreiburger so sehr entfalten, daß man in der übrigen Schweiz die zweisprachige Natur dieses eidgenössischen Standes zu sehr zu vergessen begann.

Ursprünge einer Wandlung

Die zahlreichen, tüchtigen Auswanderer, welche die kinderreichen Freiburger Familien anderen Landesgegenden zur Verfügung stellen konnten, erlaubten jedoch von jeher die Frage, ob Freiburg wirklich jener langen Erstarrung und Abschließung bedürfe. Innerhalb der katholischen Welt behielt Freiburg dank seiner international orientierten Universität ja ohnehin erstaunliche, weltweite Verbindungen. Auf diesen Kanälen mußten sich die Fermente der innerkatholischen Umbruchbestrebungen ja schließlich auch in Freiburg bemerkbar machen.
Als kleines Teilstück der weltweiten, neuen Regsamkeit von Volkstumsminderheiten hat die Deutschfreiburgische Arbeitsge-