

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 85 (1959)
Heft: 52

Rubrik: Basler Bilderbogen

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: 12.01.2026

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



Wo soll der Autofahrer?

Von Hanns U. Christen

Der Mensch, der zu Fuß geht, hat es schön. Er ist, wenigstens im Großen gesehen, ein Mensch, der vieles darf. Keine Behörde des Landes schreibt ihm vor, daß er hinten ein rotes Licht zeigen muß, wenn er langsam zu gehen wünscht oder gar stehenbleiben möchte. Niemand zwingt ihn, des Nachts vorne eine Lampe zu tragen. Wenn es ihm einfällt, irgendwo nach links oder rechts einzubiegen, braucht er keinen Arm in dieser, oder wenigstens in einer ähnlichen, Richtung herauszustrecken. Er muß nicht ständig einen Ausweis bei sich führen, der ihm auf Grund einer Prüfung erst dann ausgestellt wird, wenn er ein gewisses Alter erreicht hat, und wenn er bewiesen hat, daß er zu Fuß gehen kann, ohne seine Mitmenschen zu gefährden. Oder wenigstens fast. Ja, er darf sogar dort, wo es ihm aus irgendwelchen Gründen besonders gut gefällt, stundenlange stehenbleiben. Er muß dafür weder in einen Herumstehmeter eine Münze einwerfen, noch muß er zuvörderst nachsehen, ob das Herumstehen dort überhaupt gestattet ist, und wenn ja: wie lange. Ein Fußgänger ist ein Mensch, der darf, was er möchte.

Sobald er aber in ein Auto steigt, wird das alles anders. Genau das Gegenteil tritt ein. Er wird zu einem Automobilisten, dem seine Verhaltensweise durch Gesetz und Verordnung und polizeiliche Weisung vorgeschrieben ist. Wenn so ein Automobilist abends heimkommt, nachdem er eine Zeitlang gefahren ist, dann ist er in den meisten Fällen ein nervöses Wrack. Er hat tagsüber so viele Gebote übertraten, beziehungsweise überfahren müssen, um überhaupt vom Ausgangspunkt zum Endpunkt seiner Fahrt gelangen zu können, daß er nur voll schlechten Gewissens ins Bett sinken kann. Und sein Schlaf ist ein getrübter, in dem Träume von Zuchthaus und entzogenen

Fahrbewilligungen eine Hauptrolle spielen. Und für all' das darf der Automobilist, falls er in Baselstadt wohnt, zusammen mit seinen autofahrenden Mitbürgern im Jahre den lieblichen Betrag von 6,5 Millionen Franken in Form von Abgaben an den Staat entrichten. Wozu noch sämtliche anderen Unkosten kommen, die der Staat ihm in Form von obligatorischer Versicherung und obligatorischen Verbesserungen am Fahrzeug zwangsweise auferlegt. Das größte Problem des Basler Automobilisten ist aber nicht mehr: «Wie fahre ich?», sondern: «Wo bleibe ich stehen?» Die Vorfahren der heutigen Basler, sofern sie damals nicht im Wiesental, im Elsaß oder in der übrigen Schweiz wohnten, haben nämlich mit der üblichen Weitsichtigkeit nicht an den Verkehr gedacht. Die Vorfahren der heutigen Basler haben die Stadt für Ochsen angelegt. Ochsen beförderten damals Wagenladungen von Leckerli vom einen Ende der Stadt

manche hundert Meter weit zum anderen, oder Ziegelsteine, oder Fäßlein mit Goldmünzen, oder was sonst so fürs tägliche Leben nötig war. Und drum wurde die Stadt für die Geistesverfassung von Ochsen angelegt. Schon für Pferde war sie zu eng. Nur ein Ochse besaß die Geistesgaben, um sich in Basels Innerstadt angemessen zu bewegen. Leider sind nun inzwischen Ochsen aus Basels Straßenbild verschwunden. Geblieben sind jedoch die Ochsenstraßen, deren eine übrigens sogar Ochsengasse heißt, obschon dort viel weniger Ochsen zu sehen sind als das, was man in Frankreich mit des vaches bezeichnet. Und weil Basel so viele Ochsenstraßen besitzt, die eng wie der geistige Horizont ihrer früheren Benutzer sind, gibt es in Basel eine Parkmisere. Der Automobilist, der stehenbleiben will, kann nicht. Oder er darf nicht. Oder er darf nur ganz kurz.

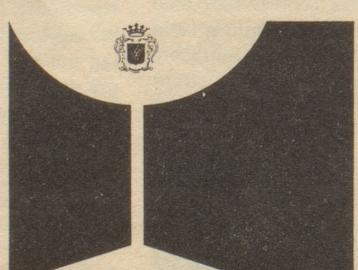
Nun soll das noch wesentlich ärger werden. Vor einigen Jahren nämlich haben 3342 Kantonsbewohner durch eine Initiative gefordert, daß der Automobilist in Basels ochenrenger Innerstadt überhaupt nicht mehr dürfen soll. Für gewöhnlich nimmt die Basler Regierung solche Initiativen nicht so unerhört tragisch. Zum Beispiel denkt sie nicht daran, wegen der noch wesentlich mehr Unterschriften gegen die Parkmeter nun etwa die vielen hundert Zwanzerlisäulen abzureißen, die sie aufgestellt hat. Aber die Initiative für ein Stationierungsverbot in der City erweckte in der Regierung Wellen des Schaffensdranges. Die Basler Regierung hat nun einen Plan erlassen, nach dem in der Innerstadt nicht mehr stehenbleiben werden darf, falls man ein Auto ist. Das betrifft in Basel schon mehr als 32 000 Personen, und dazu noch die vielen Besucher aus dem Ausland, die auch gern einmal nach Basel kommen und hier ihr Geld verprassen möchten.

Wo soll man nun? Die Regierung sagt: in den Parkhäusern. Ein Parkhaus ist nicht eines jener Häuslein, die in Parks stehen und dort wichtige Funktionen ausüben. Ein Parkhaus ist vielmehr ein Haus, in dem man gegen Entgelt seinen Wagen abstellen kann, damit die Hausbesitzer daran verdienen. Es gibt bereits zwei solcher Etablissements in Basler Privatbesitz, und ein drittes ist soeben eröffnet worden. An ihm ist der Kanton Baselstadt finanziell beteiligt. Wer nun etwa meint, daß letzteres besonders billig sein müsse, der irrt sich. Wer ein Abonnement fürs Einstellen seines Wagens auf einigen Quadratmetern bluttem Beton lösen möchte, der zahlt dafür im Monat sage und schreibe 110 Franken – im Winter außerdem noch einen Heizungszuschlag. Dafür bekam man früher eine komplette Dreizimmerwohnung mit Bad. Es soll in Basel Leute geben, die der Meinung sind, so etwas sei eine Bauernfängerei – ganz besonders dann, wenn der Staat einen noch durch ein Stationierungsverbot da-

zu zwingt, solche Etablissements zu benützen und ihren Inhabern zu schönem Verdienst zu verhelfen. Es gibt in Basel Automobilisten, die der Meinung sind, mit ihren jährlichen Abgaben von guten 6,5 Millionen, die sie zusätzlich zu den Steuern zahlen, die auch Fußgänger entrichten, hätten sie bereits gewisse Mehrleistungen erbracht, die ihnen ein Entgegenkommen eintragen sollten. Und nicht nochmals zusätzliche Kosten. Das ist nicht ungefährlich für die Regierung – denn die über 30 000 Automobilisten in Basel stellen nahezu die Hälfte der Stimmbürger dar, die der Regierung zwar nicht mit der Flinte in der Hand, wohl aber demnächst mit dem Stimmzettel ihre Meinung sagen können!

Nun hat sich der Automobil-Club der Sache angenommen und einen geharnischten Protest gegen das losgelassen, was er «Parkplatzraub» nennt. Er hat zum erstenmal das harte Wort öffentlich gesagt, das bisher im Volke zirkulierte, und das da heißt: «Der Automobilist muß heute notgedrungen den Eindruck erhalten, er sei für die Parkgaragen da!» Und der Automobilist, so erwähnt der Automobil-Club auch gerade noch, hat zudem den Eindruck, daß die neuerdings ohne ausreichende Begründung massiv erhöhten Motorfahrzeuggebühren, daß die hunderten von Parkmetern, daß die fehlende Verbindung zur deutschen Autobahn weitere Dinge sind, die den über 30 000 Einwohnern – der Hälfte der Stimmbürger! – nicht gerade als Weihnachtsgeschenk der Regierung vorkommen. Wie die Sache weitergeht, kann man im Augenblick noch nicht voraussagen. Die Wellen schlagen hoch, und jeden Tag kommen neue Worte von hohem Goldgehalt von beiden Seiten hinzu. Selbst der Touring-Club, der doch mit sich selber nahezu restlos beschäftigt ist, hat noch ein sanftes Wort eingelegt – ein sehr sanftes, finden manche Automobilisten. Aber das kommt daher, daß in seinem neu gewählten Vorstand hält gar einige Leute sitzen, die seinerzeit an der Initiative für ein Fahrverbot in der Innerstadt Basels beteiligt waren. Eine Zeitung hat sogar schon durchblicken lassen, daß der neue TCS keineswegs mehr in der Lage sei, die Interessen der Motorisierten richtig zu wahren. Vermutlich war so etwas nicht gerade die Absicht jenes geringen Prozentsatzes der gesamten Mitgliederzahl, die den neuen Vorstand wählten und den alten mit Schimpf und Schande davonjagten ...

Wenn das Parkierverbot in Basels City vom Großen Rat unterstützt werden sollte, so wird es in Basel bald zweierlei Neues geben. Erstens eine Initiative gegen das Verbot. Und zweitens ein Novum unter den schweizerischen Parteien, nämlich eine «Verkehrspartei». Keine schlechte Idee übrigens, in einem Zeitpunkt, wo der Verkehr zum wichtigsten Faktor der Lokalpolitik zu werden verspricht.



Moussillon

Servieren Sie «Moussillon» Schaum-Traubensaft gut gekühlt, bei 7-8° kommt das reine Aroma und Bouquet dieses Edel-Traubensaftes so richtig zur Geltung, – ein Höhepunkt des Festes für die ganze Familie.

Ein **OVA** -Produkt

Alleinhersteller: Gesellschaft für OVA-Produkte
Affoltern am Albis

Tel. (051) 99 60 33