

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin

Band: 114 (1988)

Heft: 28

Artikel: Freiheit, Gleichheit, Merkwürdigkeit

Autor: Knobel, Bruno / Möhr, Ossi

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-612701>

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: 16.02.2026

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

Freiheit, Gleichheit, Merkwürdigkeit

(Von der Saumässigkeit der stauähnigen Sachlage)

«... Das Chaos war perfekt: 1000 Matchbesucher, v. a. aus dem Kanton Aargau, hatten rund um das Fussballstadion Hardturm keine regulären Parkplätze mehr ge-

VON BRUNO KNOBEL

funden und liessen ihre Autos auf dem Schlussstück der N1 vor dem Stadion stehen. Sie blockierten damit alle drei Fahrspuren und brachten den Verkehr zum Erliegen ...»

So weit aus einem Zeitungsbericht. Erboste oder indignierte Kommentatoren sparten nicht mit scharfen Worten: «Anmassung von grandiosem Ausmass», verstiegen sich gelegentlich sogar zu pauschaldiskriminierenden Aussserungen wie etwa, es habe sich «eben nur» um Fussballfans gehandelt. Ich bin keiner und geba vorschnel len Kommentatoren dennoch zu bedenken: Wenn nur zwei Dutzend Autos damals so freventlich und gar dreispurig auf der N1 parkiert wurden – was hatten denn die rest-

lichen Hunderte von Autolenkern dahinter tun können (dürfen, müssen), als die Wagen eben auch zu verlassen? Dass sie es taten, kann mich weit weniger erstaunen als der Umstand, dass es heute noch immer im biologischen Sinne Erwachsene (und beileibe nicht nur Fussballfans) gibt, die im Auto fahren dann und dort, wo und wenn sie mit aller Sicherheit in einen Stau (oder in mehrere) geraten oder wo sie mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit keinen Parkplatz finden werden – statt sich bequem und sorglos und sicher mit der Bahn transportieren zu lassen.

Schau- und Staulustige

Aber ist solches Erstaunen tatsächlich berechtigt? Muss man sich nicht zu gründlicherem Nachdenken zwingen angesichts der nicht zu überschreitenden Tatsache, dass sich an (oft wiederkehrenden) bestimmten Tagen Abertausende wissentlich einem garantiert zu erwartenden Stau aussetzen?

Was viele tun, kann so falsch ja doch gewiss nicht sein!

Man darf nun einmal einfach nicht übersehen, dass es neben Schaulustigen auch Staulustige gibt. Letztere meiden nicht, sondern suchen und brauchen den Stau. Der Stausüchtige geniesst den Stau wie eine Droge; er findet in den verschiedenen Staus jene Spannung und jenen Nervenkitzel, die der reaktionäre, in der Entwicklung noch etwas zurückgebliebene Bürger noch immer im Taschenbuch- oder TV-Krimi (oft vergebens) sucht: die Spannung. Wie weit komme ich diesmal? Geht es nun endgültig vorwärts, wenn die Blechlawine zögernd zu kriechen beginnt? Wie lange bleiben wir stecken?

Und dann das erhebende, irgendwie befriedende Gefühl im anhaltenden Stau, ein (einziger, einziger) Volk von Brüdern zu sein! Wo sonst noch so überaus deutlich wie im Stau wird vom Mensch zu Mensch (von Wagen zu Wagen) gelenkte Hilfsbereitschaft praktiziert? Wo sonst noch herrscht

eine derartige Solidarität im einstimmigen Tenor des Schimpfens?

«Die Gemeinschaft darf keine Masken sein, unter der einer lächelt und der andere weint», sagte einst Pompidou. Im Stau leiden ausnahmslos alle, und keiner lächelt. Da herrscht Gleichheit in der Freiheit in Reinkultur. Gerade in einer Zeit der wachsenden Anonymisierung und der zunehmenden Einsamkeit jener, die im engen Gehäuse ihres Autos isoliert ihr Leben zu bringen, bietet der Stau ein geradezu geniales Ventil für den Ausbruch in die Gemeinschaft, nämlich Anlass, die Wagenscheibe herunterzukurbeln und die Umwelt überhaupt einmal wahrzunehmen.

Stauschule der Nation

Bei objektivem Überlegen muss man unversehens zur Erkenntnis gelangen, dass so ein staurischer Tag mitnichten force majeure sein kann, sondern aus höherer Sicht herbeigeführt ist als Frucht staatsmännischer Kunst: Die Obrigkeit, die Staus – zu Recht – als eine Schule der Nation betrachtet, als Mittel, ein überwältigendes Volksgefühl der Solidarität unter den Gestauten und also unter einer Mehrheit des Volkes zu erzeugen, diese Obrigkeit plant und provoziert mit Absicht, wenn auch bisher heim-

lich, diese Staus. Der Zweck heiligt die Mittel, auch wenn gewisse Menschen über dieses Mittel schimpfen. «Die Menschen werden an sich und andern irre, weil sie die Mittel als Zweck behandeln.» (Goethe) Und der Stauzwecke gibt es noch weitere: Staus, um Blechlawinen zu blockieren, den Stossverkehr zu paralysieren, um ihn von bestimmten Orten und zu bestimmten Zeiten planvoll und weise fernzuhalten.

Verkehrsstaus an geeigneten Orten, also Verkehrs zusammenbrüche an geplanten Stellen verursachen, um spontane Verkehrs zusammenbrüche an dafür weniger geeigneten Orten zu vermeiden.

Das sollte eigentlich einleuchten! Und warum nicht auch Staus dort ermöglichen, wo die Abgase des Rollmaterials am wenigsten schaden und dafür die Luft dort entlasten, wo ihre Sauberkeit besonders wichtig ist?

Die grenzenlose Freiheit

Ein besonderer Nutzen des Staus besteht in seiner stauähnlichen Doppelwirkung, die dem tiefinnersten Wesen des freiheitsbewussten Schweizers entgegenkommt: Man setzt sich in voller *Freiheit* der schweren

Prüfung eines voraussehbaren Staus aus. Und der Stau wiederum staut auch den Freiheitsdrang, den Tempodrang des Fahrers. Wer endlich patriotisch geläutert aus dem Stau dann schliesslich einmal herauskommt, heraus aus der erzwungenen Brüderlichkeit der letzten erzieherischen Stau stufe und bis aufs Maximum getriebenen Tempolimitierung – der weiß: Da soll nun die andere «Freiheit wohl grenzenlos sein»; da beginnt der Wettbewerb der freien Marktwirtschaft wieder: der Kampf bis auf den Geschwindigkeitsmesser mit psychisch regenerierenden Spitzentempo weit über das Erlaubte hinaus, Stossstange an Stossstange, dringend-drängelnd auf der Überholspur und ohne Rücksicht auf Verluste, frei und auf ewig frei. Und auch wenn von den wenigen noch übriggebliebenen Nichtstauslustigen geklagt wird, die Polizei tue zu wenig gegen die Geschwindigkeits Rowdys auf der Autobahn, wissen wir jetzt trotzdem, dass solche Exzesse letztlich keine Exzesse sind, sondern getrost in Kauf genommen werden dürfen und können sozusagen in höherem Interesse, nämlich angesichts ihrer Ursache und deren hohen staatsbürglerlichen Wertes: Bildung durch Staus oder – wie gebräuchlicher gesagt wird: – durch Staubildung. Was soll daran so merkwürdig sein?

