

Freiheit, Gleichheit, Merkwürdigkeit

Autor(en): **Knobel, Bruno / Möhr, Ossi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebenspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **114 (1988)**

Heft 28

PDF erstellt am: **21.05.2024**

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Freiheit, Gleichheit, Merkwürdigkeit

(Von der Saumässigkeit der staumässigen 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. Erhobte oder indignierte Kommentatoren sparten nicht mit scharfen Worten: «Anmassung von grandiosem Ausmass», verstiegen sich gelegentlich sogar zu pauschal-diskriminierenden Äusserungen wie etwa, es habe sich «eben nur» um Fussballfans gehandelt. Ich bin keiner und gebe vorschnellen 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 beliebt 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 überschendenden Tatsache, dass sich an (oft wiederkehrenden) bestimmten Tagen Abertausende wesentlich 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 Stautufen jene Spannung und jenen Nervenzirkel, 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 endlich vorwärts, wenn die Blechlawine zögernd zu kriechen beginnt? Wie lange bleiben wir stecken?

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

eine derartige Solidarität im einstimmgigen Tenor des Schimpfens?

«Die Gemeinschaft darf keine Maske sein, unter der einer lächelt und der andere weint», sagte einst Pampidou. 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 zubringen, 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 unverschens zum Erkenntnis gelangen, dass so ein staufischer 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 Volksgedühl der Solidarität unter den Gestauten und also unter einer Mehrheit des Volkes zu erzeugen, diese Obrigkeit plant und provoziert mit Absicht, wenn auch bisher hem-

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

Verkehrsstaus an geeigneten Orten, also Verkehrszusammenbrüche an geplanten Stellen verursachen, um spontane Verkehrszusammenbrüche 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 entsäuen, wo ihre Sauberkeit besonders wichtig ist?

Die grenzenlose Freiheit

Ein besonderer Nutzen des Staus besteht in seiner staumässigen Doppelwirkung, die dem tiefinnersten Wesen des freiheitsbewussten Schweizer 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 Stautstufe und bis aufs Maximum getriebenen Tempolimierung – 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 Spitzentempi weit über das Erlaubte hinaus, Stossstange an Stossstange, dringend-drängend auf der Überholspur und ohne Rücksicht auf Verluste, frei und auf ewig frei. Und auch wenn von den wenigen noch übriggebliebenen Nichtstaulustigen 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 staatsbürgerlichen Wertes: Bildung durch Staus oder – wie gebräuchlicher gesagt wird: – durch Staubildung. Was soll daran so merkwürdig sein?

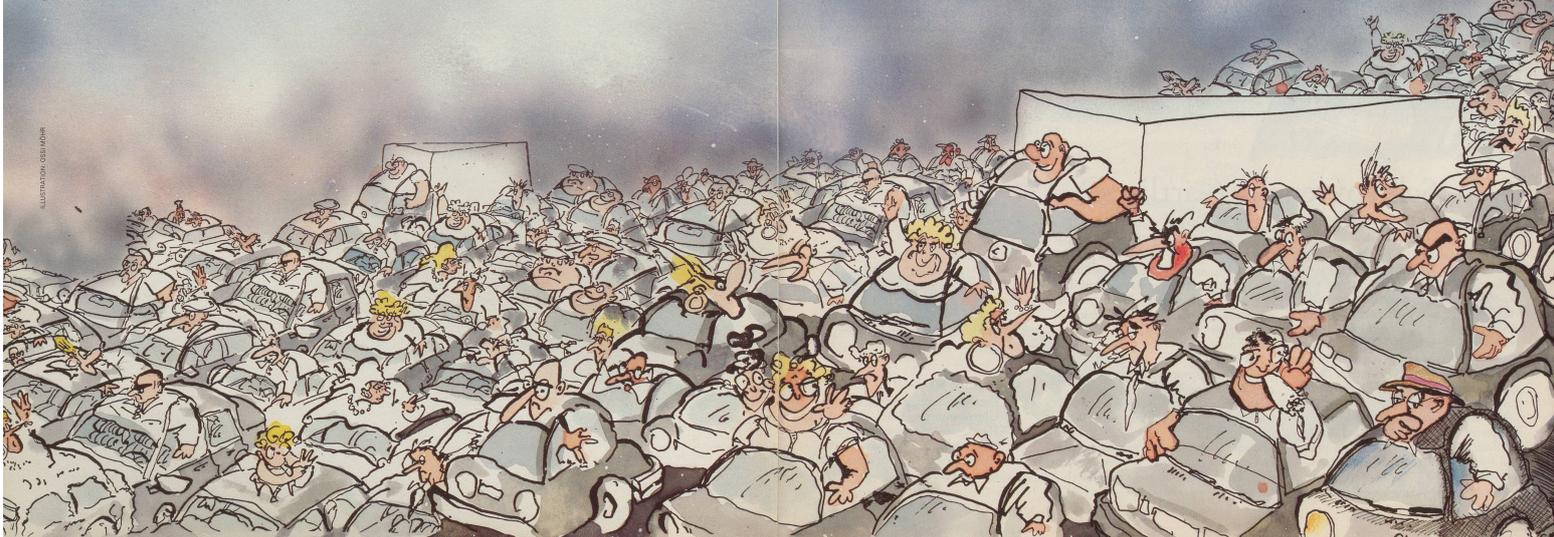


ILLUSTRATION: BRUNO KNOBEL