

Die Initiative

Autor(en): **Knobel, Bruno / Wyss, Hanspeter**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **106 (1980)**

Heft 33

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-611020>

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.

Die Initiative

Es war vorauszusehen, dass die Entwicklung über kurz oder lang zur Bildung einer weiteren, neuen «Bürgerrechtsbewegung» führen werde. Mit einigem Erfolg hatten andere solcher Gruppierungen in immer mehr Ortschaften erreicht, dass die Innenstädte autofrei wurden und dortselbst eine herrliche Zeit anbrach für Fussgänger: Diese waren endlich vom Verkehr ungefährdet und in aller Ruhe unter sich.

Bald einmal erwies sich aber, dass es deshalb ihrer zu viele wurden. Man war in autofreier City plötzlich nicht mehr nur unter, sondern – und fast zu sehr – auch über, neben und hinter sich. Kinderwagen, Einkaufswägelchen, Stadtvelos, Rollschuhe und -bretter usw. begannen mehr und mehr die Fussgangarten zu behindern; gefährliche Praktiken wie fussgangbares Rechtsüberholen, unangekündigtes bruskes Abbie-

gen, unvermittelte Stopps mit Aufgaskollisionen mehrten sich, und Staus stellten sich noch und noch ein. Gerade im Personengewühl städtischer Marktassen förderte der wachsende Mangel an Fuss-Lücken jene Marktlücke zutage, die zur Initiative «Parkhäuser für Fussgänger» führen musste.

An ihre erste grosse Demo (was nicht Demokratie oder Demoskopie, sondern Demonstration bedeutet), mit der sie sich der übrigen Öffentlichkeit erstmals vorstellten, kamen sie von weit her. Sie überfüllten mit ihren Fahrzeugen sämtliche Parkhäuser sowohl der Stadt als auch der Vororte, und ihr Demo-Zug durch die autofreie Innenstadt war ebenso beeindruckend wie für die ansässigen Fussgänger beeindruckend. Auf dem Marktplatz wurden gegen 5000 Demoisten gezählt, die Resolutionen sozusagen einstimmig gefasst, und mit

der Unterschriftensammlung wurde sogleich begonnen. Absicht, Losung und Zielsetzung: Die raschmögliche Schaffung einer zureichenden Zahl von Parkhäusern für Fussgänger in städtischen Einkaufsvierteln. Dies aber nicht nur (Punkt eins der Resolution I) vordergründig, nämlich um dem Menschenrecht auch des Fussgängers auf einen Standplatz Nachachtung zu verschaffen, sondern fast mehr noch aus grundsätzlich-ökologischen Ueberlegungen (Punkt eins der Resolution II): «Es muss der Sinn und die tiefe Ueberzeugung geweckt und gefördert werden, dass die Entwicklung von «Moloch Verkehr» nur dann entscheidend gebremst werden kann, wenn heilige Kühe geschlachtet und fundamentale Tabus am Boden zerstört werden: *Nicht nur Stadtkerne sollen autofrei werden, sondern auch Autoparkhäuser.*»

Die Demo verlief friedlich. Als die Manis (Manifestanten) in den frühen Abendstunden sich wieder aus der Stadt verzogen, kam es lediglich zu einigen Verkehrszusammenbrüchen, und bei nur sieben schwereren Unfällen wurden bloss zwölf Fussgänger getötet oder verletzt, wie uns die städtische Verkehrspolizei auf Anfrage mitteilte. Einige Fussgänger werden zurzeit noch vermisst. «Gerade diese Folgen – an sich bedauerlich, aber wohl unvermeidbar – beweisen die Notwendigkeit unserer Initiative.» So hiess es in einer Verlautbarung des Aktionskomitees.

Nachzutragen ist, dass die besagte Bürgerrechtsbewegung zurzeit von erheblichen inneren Fraktionskämpfen bewegt wird, nicht zuletzt, weil sie die politischen Parteien in erhebliche Verlegenheit brachte. Zwar identifizierte sich die Sozialdemokratische Partei sogleich mit dem Anliegen der Bewegung, da sie schon immer zum Schutz der Menschenrechte eingestanden sei. Die CVP ihrerseits anerkant sich sogar, die Bewegung in die Partei zu integrieren, warnte aber gleichzeitig «vor übereilten Schritten in der Sache selbst», ein Ansinnen, das von der Aktion mit Empörung zurückgewiesen wurde. Die Freisinnigen zeigten sich dem Aktionsziel ebenfalls gewogen, doch misstrauten sie «dem linken Flügel der an sich rechten Aktion».

An der Generalversammlung der Initianten kam es denn auch zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen jenen, welche die Forderung nach «gleichem Lohn für gleichwertige Arbeit», und denen, die das «Recht auf den eigenen Bauch» in die Forderung nach autofreien Autoparkhäusern integrieren wollen. Eine dritte, zwar nur kleine Fraktion will das «ökologische Postulat der Aktion grundsätzlich als bisher auf die Entwicklung in Afghanistan abgestimmt wissen».

Eine Einigung liess sich nicht erzielen. Es wurde deshalb beschlossen, dass die Initiative fortgesetzt, dass aber jede der drei Fraktionen überdies noch ihre eigene Initiative lancieren werde. Auch mit den Unterschriftensammlungen dafür wurde begonnen. Sie dauern an.

