

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 106 (1980)  
**Heft:** 33

**Artikel:** Die Initiative  
**Autor:** Knobel, Bruno / Wyss, Hanspeter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-611020>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.02.2025

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

# 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.

