Mobilität : Milchkühe rauschen in vollautomatischen Uber-Taxis durch den Gotthardtunnel

Autor(en): **Peters, Jan**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **142 (2016)**

Heft 6

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-952775

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Milchkühe rauschen in vollautomatischen Uber-Taxis durch den Gotthardtunnel

Beim Lesen dieses Titels, der sämtliche Verkehrskonzepte sowie -trends der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft in Kompaktform vorträgt, fragten Sie sich jetzt vermutlich: «Rindviecher düsen rechtswidrig durch unseren heiligen Berg in ferngesteuerten Draisinen oder Mietautos?»

Wir teilen partiell Ihr Erstaunen und wollen uns deshalb im Folgenden dem tieferen Sinn zuwenden, der hinter den derzeit bei uns kursierenden verkehrspolitischen Entwürfen sowie Initiativen verborgen sein könnte. Und dann ein eigenes Programm vorlegen.

Wir vom ‹Nebelspalter› nehmen ständig solche Herausforderungen an, die andere ins Unglück stürzen würden. Wir sind der Meinung, auch vermeintlich schwierige Probleme sind lösbar, wenn man sie vom Anfang bis zum Ende resultatorientiert und ganz ohne Vorurteile durchdenkt.

Dies vorab: Für freie Bürger ist es komplett inakzeptabel, dass der Staat – diese gigantische Geldvernichtungsmaschinerie – ihn, den freien Bürger, in seiner Mobilität zunehmend bevormundet und mit idiotischen Vorschriften drangsaliert und gängelt. Nicht zum ersten Mal zeichnen sich dabei die hinterhältigen Sozis besonders unrühmlich aus.

Denken wir nur einmal an den Ex-Bundesrat und verhinderten Minnesänger Moritz Leuenberger, der mit seiner ökoterroristischen «Via sicura» den Untergang der Freiheit eingeläutet hat. Was der Bevölkerung scheinheilig als «Erhöhung der Verkehrssicherheit» untergejubelt werden sollte, konnte echte Verkehrsexperten – wie sie in geballter Form beim TCS und in der SVP angesiedelt sind – nie darüber hinwegtäuschen, was die wahren Gründe für die heutigen angeblichen «Probleme» des Individualverkehrs sind.

Lahmärsche ausbremsen

Wie uns die internationalen Finanzmärkte gelehrt haben, müssen wir unsere Gesellschaft umkrempeln, um wieder auf die Überholspur zu kommen: Das Verhätscheln und widernatürliche Am-Leben-Erhalten der Schwachen bringt keinerlei Selektionsvorteile für die Volksgemeinschaft. Davon ausgehend, werden wir in einem 1. Schritt summarisch aufzählen, was derzeit in unserer Verkehrspolitik falsch läuft. Im 2. Teil legen wir dann ein eigenes Exposé vor, das den Verkehr auf unseren Autobahnen wieder so flüssig wie zu Anfang der 1960er-Jahre machen wird.

Wo der heutige Verkehr im Pfeffer liegt:

- Jeder Trottel schleppt sich von «A» nach «B» in erbärmlich untermotorisierten Dreckskarren.
- Versager am Steuer blockieren die Erfolgreichen. Wer jämmerliche 120 km/h fährt, hält dies bereits für «schnell».
- Alle fünf Meter steht ein Radar und/oder ein Cop: Fährt man sportlich von Zürich nach Genf, dürfte einen dies zurückhaltend berechnete 25 000 Franken an Bussen kosten.
- … und das Billett sowieso! Man fährt eventuell sogar auf direktem Wege in den Knast ein.

Wir vom ‹Nebelspalter›, die wir tief davon überzeugt sind, dass nur der von sozialistischen Fesselungen befreite Markt unsere Verkehrsprobleme nachhaltig lösen kann, legen deshalb einen Richtplan vor, der von unserer Infrastrukturabteilung in Horn/TG in mehrstündiger Arbeit erstellt wurde.

Auf Dauer hilft nur Power

Unser Programm, das sich wohltuend vom Körnerfresser-Loser-Konzept «Via sicura» abhebt, nennen wir griffig: «Siegertypen bremsen später!» Dieser Name deutet an, dass auf unseren Highways kein Platz mehr für Blindgänger ist: Die Zeiten der Nachsicht mit Speed-Verweigerern sowie ähnlichem Kroppzeug sind endgültig passé, Sportsfreunde!

Auf diese Weise rekonstruieren wir die vom ersten Darwinisten der Menschheitsgeschichte, einem Mister Charles Darwin, erkannte und dargestellte Naturordnung und verhelfen dem Starken durch natürliche Auslese auf der Autobahn zu seinem ererbten Recht auf Dominanz. Somit vollziehen wir nach, was sich in der neoliberalen Wirtschaft täglich bewährt.

Im Einzelnen sieht unser Autofahrerbefreiungsprogramm vor:

- Ausbau sämtlicher Schweizer Autobahnen auf 16 Spuren – pro Richtung.
- Auf den beiden ganz linken Spuren gilt eine Mindestgeschwindigkeit von 195 km/h.
- Diese Mindestgeschwindigkeit wird permanent von Radaranlagen überwacht.
- Die Radare sind mit Boden-Boden-Raketen gekoppelt, die vollautomatisch jedes Fahrzeug, welches die Mindestgeschwindigkeit um mehr als 0,1 km/h unterschreitet, aus dem Verkehr ziehen.
- Führerausweisaspirantinnen und -aspiranten müssen praktische Performance-Tests auf der Nordschleife des Nürburgrings am Steuer eines Porsche GT3 RS ablegen.
- Wer länger als acht Minuten pro Runde braucht, bekommt keine «Lizenz zum Brettern», wie der Führerausweis neu heissen wird.
- Alle 2 Jahre muss die Bretterlizenz bei der Rallye Paris–Dakar erneuert werden.

Kommen wir nun wieder auf die Überschrift zurück: Betrachtet man diese Verkehrskonzepte und deren Drahtzieher, so könnte man in der Tat annehmen, dass hier das konzentrierte Fachwissen einer Armada von Hornochsen zu bestaunen sei. Andererseits weiss man natürlich, dass es die Undercover-Mineure der Verkehrslobby sind, die nicht am Gotthard, sondern unter dem Bundeshaus in Bern unermüdlich subversiv tätig sind.

Jan Peters