

Optingenstrasse 1
Postfach 3000 Bern 25
Telefon 031 42 41 13

Schweizerische Volkspartei
Bern, 13. Juli 1977

Zielkonflikt?

(SVP) hpg. Als Nutzniesser einer modernen hochentwickelten Zivilisation - zumindest was die technische Seite betrifft - sind wir einem ständigen Rollenwechsel unterworfen. Wir schlüpfen in die Rolle eines Familienvaters, einer Hausfrau, eines Angestellten oder Vorgesetzten, eines Konsumenten, mal zählen wir zu Minderheiten mal zu Mehrheiten, identifizieren uns mit deren Probleme, Wünschen und Zielvorstellungen.

Auch der Strassenverkehr bringt für uns dieses zweiwertige Rollenverständnis samt Zielkonflikten mit sich. Mal sind wir durch den Strassenverkehr mit allen seinen Auswirkungen betroffene Anwohner oder Fussgänger, mit dem Aufschliessen der Autotür aber, dem Starten des Zwei- oder Mehrpferders unter unserer geliebten Motorhaube dominiert bei uns automobilistisches Selbstverständnis.

Das Lust-Objekt

Doch die Freude am Autofahren wird durch äussere Umstände mehr und mehr in immer engere Grenzen verwiesen:

Autofahren ist teurer geworden. Steuern und Versicherungen, Benzin und Unterhalt aber auch die sich um die Zehntausendfranken-Schallgrenze eingespielten Kleinwagenpreise zählen dazu.

Autofahren ist kein Freiheitserlebnis mehr: mehr andere Autos auf der Strasse, Verkehrszusammenbrüche, gesetzliche Vorschriften und Geschwindigkeitsbeschränkungen haben das Auto praktisch zum individuellen Transportmittel herunterbuchstabiert. Seine Bedeutung als Prestigeobjekt, als Hobby, als Erlebnis ist stark gesunken. .

Autofahren ist nicht mehr, was früher. Das aus automobilistischer Sicht.

Goldenes Kalb und Albatros

Doch wird in unserer Gesellschaft dem "goldenen Kalb Auto" nicht zuviel geopfert? Zuviel an Geld und zuviel an Lebensqualität? Sollte man bei der Befriedigung individueller Mobilitätsbedürfnisse nicht mehr Rücksicht auf die Allgemeinheit nehmen müssen? Sollte man nicht zugunsten anderer Werte diese individuellen Rechte beschneiden? Mit dem Resultat, dass ein Weniger an Lärm, Gestank und Abgasen die Lebensqualität eines grösseren Teils unserer Bevölkerung wachsen würde? Sollte man deshalb nicht einer Volksinitiative (bekannt unter dem Kennwort Albatros) zustimmen, welche verlangt, dass zur Bekämpfung der Luftverunreinigung sehr weitgehende gesetzliche Vorschriften in die Bundesverfassung aufgenommen werden. Vorschriften, die verlangen, dass in der Schweiz nur noch neue Fahrzeuge mit Benzinmotoren verkauft oder neu in Betrieb genommen werden dürfen, deren schädlichen Abgase die Grenzwerte von 7.00 Gramm Kohlenmonoxyd, 0.35 Gramm Kohlenwasserstoffe und 0.60 Gramm Stickstoffoxyde je Fahrzeug und gefahrenen Kilometer nicht übersteigen. Darüber hinaus haben die Hersteller dafür geradezustehen, dass ihre Fahrzeuge während der ganzen Lebensdauer diesen Vorschriften konform bleiben, sofern sie beziehungsweise ihre Motoren sachgemäss gewartet und betrieben werden. unter "Lebensdauer" verstehen die Initianten 100'000 km Fahrleistung.

Des weitern verlangt die Initiative, dass auch bei gebrauchten Fahrzeugen die Abgase im Rahmen der technischen Möglichkeiten auf ein Minimum heruntergetrimmt werden, dass alle in der Schweiz neu in den Verkehr kommenden Fahrzeuge mit Dieselmotoren quantitativen Emissionsgrenzwerten für die obenerwähnten Schadstoffe unterworfen werden, dass die Grenzwerte und die Kontrollmassnahmen über den Ausstoss von Dieselauch für alle in der Schweiz zirkulierenden in- und ausländischen Fahrzeugen mit Dieselmotoren sukzessive verschärft werden und dass ebenfalls neu in den Verkehr kommende und in der Schweiz immatrikulierte Motorräder und Motorfahrräder quantitativen Emissionsbeschränkungen unterworfen werden.

Zuerst einmal die Folgen

Wenn die Initiative angenommen wird, ist nach Ansicht des Bundesrates mit schwerwiegenden volkswirtschaftlichen und handelspolitischen Nachteilen zu rechnen. Denn gegenwärtig erfüllt noch kein einziges in die

Schweiz eingeführtes Personenwagenmodell die Forderung der Initiative. Und wahrscheinlich wäre es bis zum Inkrafttreten der geforderten Abgaslimiten nur einer beschränkten Zahl von Herstellern möglich, innerhalb der von den Initianten geforderten Frist solche Fahrzeuge zu liefern, die den verschärften Vorschriften angepasst sind. Somit würde die Angebotsbreite, beziehungsweise die Wahlmöglichkeit unter verschiedenen Typen verschiedener Hersteller entscheidend beschnitten. Andererseits würden die Anbieter mit gesetzeskonformen Fahrzeugen sicher ihre Monopolstellung einerseits und den erhöhten Ausrüstungsaufwand für die Abgaslimitierung andererseits zum Ausgangspunkt für Preiserhöhungen machen. Zudem: was passiert mit jenem Importeur und seinen Angestellten, mit dem ganzen Händlernetz mit den dort beschäftigten Personen, dessen Marke während einem oder zwei Jahren nicht mehr auf den Schweizer Markt liefern kann?

Abgesehen davon: betroffen würden natürlich auch die exportierenden Staaten, welche nun plötzlich weniger Automobile oder überhaupt keine mehr in die Schweiz liefern könnten. Man würde das Risiko von Gegenmassnahmen in Kaufnehmen, die wiederum unsere Exportindustrie und weitere Wirtschaftskreise treffen würde.

Die andere Seite

Doch was nützt uns ein Leben in Wohlstand und bei niedrigen Preisen, was nützt uns die ganze Freiheit, bei der zunehmenden Gefahr physischer und psychischer Schädigungen durch einen überbordenden Verkehr? Die Verkehrsimmissionen, Abgase, Gestank und Lärm müssen auf ein erträgliches Mass, auf ein Minimum des Möglichen reduziert werden. Und weil Appelle an automobilistische Verantwortung nichts fruchten, muss das auf gesetzgeberischem Wege erfolgen!

Diese Forderung wird sicher von der Mehrheit unterschrieben werden können. Und das wachsende Bewusstsein, dass dem goldenen Kalb Auto nun endlich ein währschafter Kalberstrick umzulegen sei verbunden mit der Unkenntnis der bereits vom Bundesrat beabsichtigten Massnahmen dürfte auch die 53'000 Stimmbürger zu einer Unterschrift unter die Albatros-Initiative bewogen haben.

Sie rannten eine offene Tür ein

Tatsächlich bestehen schon lange Pläne in der Schweiz die Abgasimmissionen bei Motorfahrzeugen stufenweise auf ein technisch mögliches Minimum zu reduzieren. Doch im Gegensatz zur Albatros-Initiative, die dieses

Ziel in einer äusserst kurzen Frist anstrebt, nehmen die offiziellen Massnahmen in der Fristensetzung Rücksicht auf die technischen und vor allem produktionstechnischen Möglichkeiten der Motorfahrzeughersteller. Das Endergebnis sieht sowohl bei den bundesrätlichen Zielvorstellungen wie bei den Initianten - abgesehen von unwesentlichen Details - gleich aus.

Warum denn überhaupt eine Volksinitiative?

Wahrscheinlich fürchten die Albatros-Initianten, und im Hinblick auf allzu viele unrühmliche Beispiele bundesrätlichen und parlamentarischen Zurückkrebsens nicht zu Unrecht, ob der Bundesrat auf lange Sicht Rückgrat genug hat, seine Absichten in der geplanten Zeit und ohne Abstriche gegen die lautstarke Autolobby durchzusetzen. Und wenn die Albatros-Initiative abgelehnt werden sollte - was aus wirtschaftspolitischen Überlegungen zu erhoffen ist - so dürfte doch ihr Zustandekommen und ihr Abstimmungserfolg (gemessen an Ja-Stimmen) Mahnfinger genug sein, mit den Absichten ernst zu machen.

Keine Zwängerei!

Doch wie gesagt: hoffen wir auf eine ausreichende Anzahl vernünftiger Stimmbürger unter jenen Befürwortern eines Umwelt- und Menschenschutzes, die in Würdigung der bisherigen und geplanten bundesrätlichen Anstrengungen für eine Verbesserung unserer Umwelt und einer Einschränkung schädlicher Verkehrsimmissionen der klaren Zwängerei der Albatros-Initianten eine Absage erteilen.

Hoffen wir aber auch auf das Gros sicher vernünftiger Autofahrer, die sich ihres Vehikels als Umweltbelastung bewusst sind und daher im Rahmen der weiteren Entwicklung durch einen verantwortungsbewussten Gebrauch ihres Fahrzeuges und durch die Unterstützung gesetzlicher Massnahmen zu einer Verbesserung der herrschenden Zustände beitragen werden.