

"Albatross"

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **72 (1977)**

Heft 2-de: **Die Stunde der Wahrheit**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174641>

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.

ist sehr viel niedriger. Und, was aus dem Gesichtswinkel des Heimatschutzes besonders wichtig ist: Der Schienenverkehr braucht für die gleiche Transportleistung sehr viel weniger Boden als der Strassenverkehr, bewirkt also weit weniger Eingriffe in Landschafts- und Ortsbilder.

Anschaulich wird uns diese Tatsache, wenn wir die Ausdehnungen einer Autobahn mit denjenigen einer (ebenso leistungsfähigen) doppelspurigen Eisenbahnlinie vergleichen und wenn wir uns erinnern, welche Einbrüche der *Strassenbau* im überlieferten Siedlungsbereich sichtbar gefordert hat und welche weiteren materiellen und immateriellen Schäden er mit seinen Immissionen nach sich zieht.

Finanzierungssystem ändern!

Die Ehrlichkeit erfordert das Eingeständnis, dass maximale Bequemlichkeit und Erhaltung der Umwelt sich nicht vereinbaren lassen.

Das dank seiner fast unbegrenzten örtlichen und zeitlichen Verfügbarkeit vielleicht bequemste Trans-

portmittel, das Auto, verlangt so grosse Opfer an erschöpflichen Gütern, dass es in Zukunft mit grösserer Zurückhaltung als jetzt benützt werden muss. Wenn die Mobilität als Errungenschaft überhaupt Bestand haben darf, muss sie sich vermehrt auf das häusliche öffentliche Verkehrsmittel, vor allem auf die Schiene, verlagern.

Mit der in den letzten Jahrzehnten betriebenen Verkehrspolitik einer für die Umwelt schädlichen Trendförderung lässt sich dies nicht bewerkstelligen. Es braucht die *Trendbremse*. Neben merklichen Strassenbauverzichten wird vor allem die Änderung des Systems der Verkehrsfinanzierung auf Einnahmen- und Ausgabenseite unerlässlich sein. Bei der finanziellen Belastung der einzelnen Verkehrsteilnehmer soll der sparsame Strassenbenützer entsprechend der geringeren Inanspruchnahme der Umwelt geschont werden. Die zur Verfügung stehenden Mittel sollen nicht einem *Automatismus* verfallen, sondern so verwendet werden, dass schliesslich die notwendigen Verkehrsleistungen auf die für die Umwelt rücksichtsvollste Art erbracht werden können. Robert Munz

«Albatros»

ti. Im September 1974 ist in Bern die Volksinitiative «Albatros» mit über 53 000 Unterschriften eingereicht worden. Sie möchte die schädlichen Abgase bei neuen Fahrzeugen mit Benzinmotoren vermindern, die Rauchvorschriften bei Dieselmotoren verschärfen sowie die Emissionen bei Motorrädern und Motorfahrrädern begrenzen. Dies im Hinblick auf die globale Luftverunreinigung und ihren gefährlichen Langzeiteinfluss auf die Gesundheit des Menschen, der Tier- und Pflanzenwelt sowie auf die Klimaverhältnisse. Die Initiative verlangt, dass in der Schweiz nur noch neue Fahrzeuge zugelassen werden, deren schädliche Abgasmengen je Vehikel und gefahrenen Kilometer folgende Werte nicht überschreiten: 7,00 g Kohlenmonoxyd (heute 46!); 0,35 g Kohlenwasserstoffe (3,00!); 0,60 g Stickstoffoxyde (heute keine Grenzwerte!). Eine Hausaufgabe also vor allem für die europäischen Automobilhersteller! Dass solche Forderungen rechtlich und technisch ohne weiteres erfüllbar sind, beweist man beispielsweise in Japan seit einigen Jahren.

Unser Parlament lehnte die Initiative jedoch kürzlich ab und verwies auf die bundesrätliche Abgaspolitik, die dieselben Ziele anstrebe. Das stimmt. Nur handelt es sich hier lediglich um allgemeine Absichtserklärungen ohne rechtsverbindlichen Charakter, weshalb vorläufig alles beim alten bliebe. Daher wurde «Albatros» von den Initianten auch nicht zurückgezogen.

Mit ihnen und andern Umweltschutzorganisationen will sich auch der Schweizer Heimatschutz für den Vorstoss einsetzen, obwohl er bedauert, dass darin die Bleigehaltsfrage nicht berührt wird. Die Abstimmung findet am 25. September statt.

