

Halten Sie sich doch mehrere Autos!

Autor(en): **Riederer, Peter**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **117 (1991)**

Heft 38

PDF erstellt am: **21.07.2024**

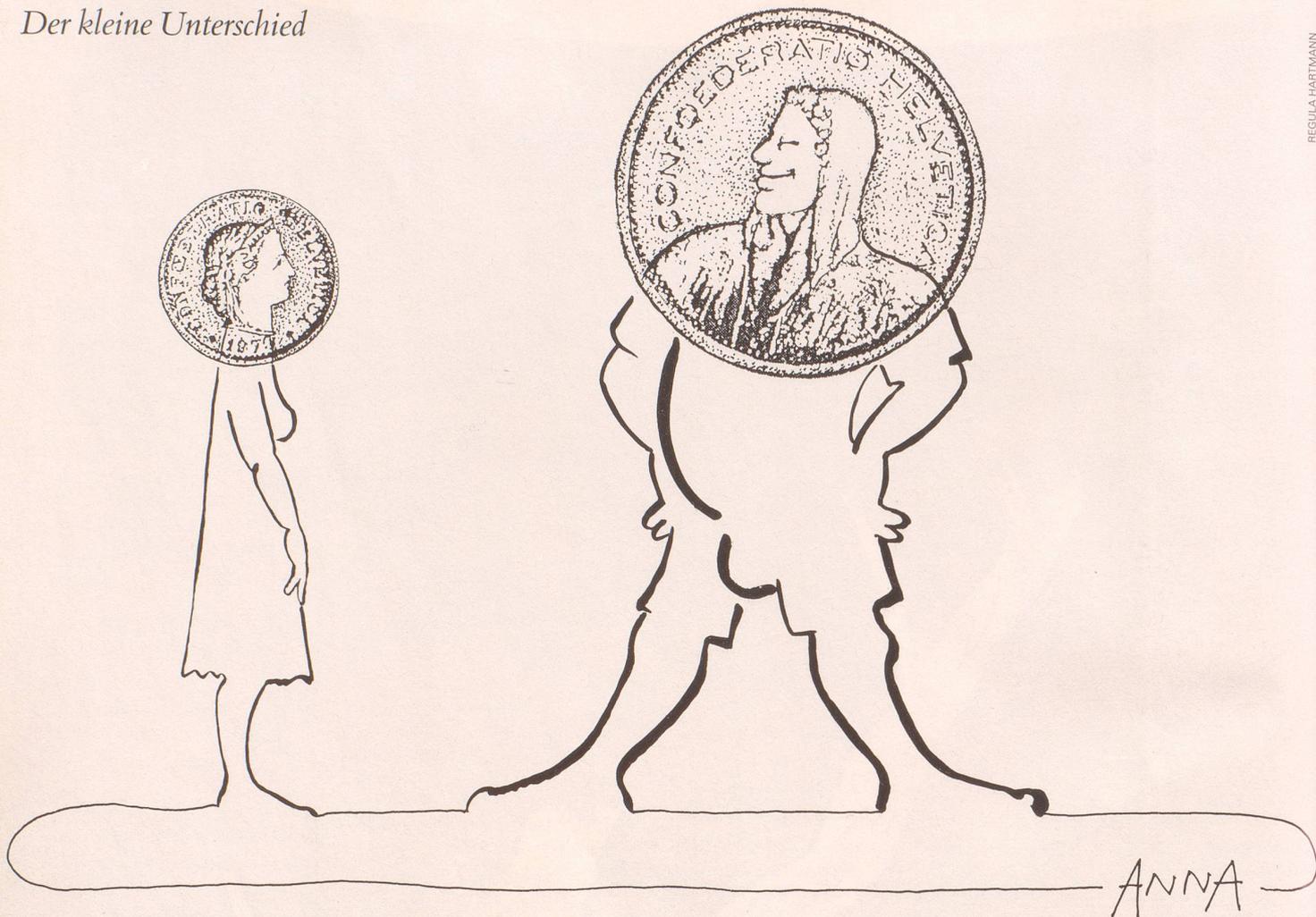
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-618356>

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.



Halten Sie sich doch mehrere Autos!

Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) veröffentlichte kürzlich den Expertenbericht zum Ökobonus. Dieser Bericht, der von einem Beratungsbüro in der unwahrscheinlich kurzen Zeit von weniger als einem halben Jahr ausgearbeitet worden war, löste wegen seiner richtungsweisenden Klarheit einen landesweiten Begeisterungssturm aus. Peter Riederer befragte im Buwal den Leiter der Abteilung Strategie, Linus Scherrer, zum Thema.

Riederer: Herr Scherrer, endlich einmal ein Bericht, der überall, vor allem auch beim Volk, auf eine breite Unterstützung gestossen ist. Wie erklären Sie sich das?

Scherrer: Sie dürfen davon ausgehen, dass auch ein eidg. Amt lernfähig ist. Durch

die schnelle Vorlage des Berichts beweisen wir unser entschlossenes Handeln, und gleichzeitig lassen wir durch die praktische Unbrauchbarkeit der Vorschläge viel Raum zu fruchtbarer Diskussion in allen Kreisen.

Tatsächlich haben auch wir ein paar Fragen. Zum Beispiel scheint die Erfassung der gefährlichen Kilometer doch nicht ganz einfach zu sein.

Da haben Sie recht. Aber wir sind gewappnet. Bereits heute haben wir attraktive Vorschläge. Da ist zuerst einmal der Radumdrehungszähler. Natürlich bedingt das pro Autotyp eine Eigenkonstruktion. Auch rein kostenmässig müssten wir den Benzinspreis etwa bei einem Fünfliber pro Liter ansetzen. Ausserdem hat die Schweizer Industrie sehr grosses Interesse an solchen Aufträgen des Bundes, und wir erhielten vom Bundesamt für Konjunkturforschung,

sogar von Herrn Dr. Sieber, dem Direktor, persönlich, die Bestätigung, dass ein solcher Beschäftigungsschub die Wirtschaft entscheidend ankurbeln würde.

Was haben Sie denn sonst noch so in petto?

Also da ist einmal das System der SelbstdeklARATION. Wir denken an ein ganz ähnliches Vorgehen wie bei der Steuererklärung. Wenn auch das Personal in den Steuerämtern mindestens verdoppelt werden müsste, so wäre doch die Arbeit an sich sehr artverwandt. Auch das Einspruchswesen, die provisorischen Veranlagungen und all das langwierige Hin und Her ist bereits institutionalisiert. Einzig mit der Auszahlung des Bonus' dürften Steuerbeamte, die sich bis heute auf das Schröpfen der Bürger konzentrierten, vielleicht etwas Mühe haben.

Dann gibt es aber auch noch den Vor-

schlag, Kontrolleure einzusetzen, die vierteljährlich die Auto-Kilometerzähler genau gleich ablesen, wie dies schon beim Elektrisch und beim Wasser üblich ist. Hier denken wir vor allem an den Einsatz von Pensionierten, Teilzeitarbeitwilligen und vielleicht sogar Asylanten.

In jedem Fall also der Einsatz von viel Personal und hohen Administrativkosten.

Aber bitte, was nichts kostet, ist doch auch nichts wert.

Es fällt uns auf, dass Sie wiederum vom Verbotsprinzip abgehen wollen. Es soll also derjenige belohnt werden, der etwas nicht tut. Da war doch schon einmal der Versuch zweier Gemeinden, hohe Geldsummen zu bekommen mit dem Versprechen, dafür keinen Stausee auf dem Gemeindegebiet zu bauen.

Ja, genau darum geht es. Natürlich kann darin auch eine gewisse Gefahr liegen. Wenn Sie daraus ableiten, dass der Staat einen Bonus oder eine Prämie an Leute zahlt, die etwas nicht tun, also zum Beispiel auf überfüllten Seen nicht mehr segeln, auf überlasteten Wanderwegen nicht mehr spazieren gehen, bei hoher Ozonbelastung – oder auch einfach so – nicht mehr arbeiten, dann kann das vielleicht zu Beginn ein paar Umstellungsschwierigkeiten geben.

Das heisst also, man würde auch belohnt dafür, dass man kein Öl in die Kanalisation laufen lässt, dass man nicht einbricht oder stiehlt ...

Soweit haben wir nicht gedacht. Das ist auch nicht unsere Aufgabe.

Bei Überschreiten der 8000 Kilometer wird es also keinen Ökobonus mehr geben. Kann das nicht Härtefälle geben?

Doch, das ist durchaus möglich. Der Schweizer wird sich aber bestimmt zu helfen wissen. Niemand verbietet Ihnen doch, mehrere Autos zu halten und so Ihre Kilometer zu verteilen. Sie können mit Bekannten mitfahren, welche die Limite sowieso überziehen, und dann den Bonus teilen, oder Sie können eine der zahlreich vorgesehenen Ausnahmen beanspruchen.

Haben Sie, abgesehen von all diesen Unwägbarkeiten, bereits Berechnungen über die Wirksamkeit dieses Systems angestellt?

Ja, das haben wir selbstverständlich gemacht. Sicher ist, dass der Autofahrer wacker in die Tasche langens muss. Trotzdem werden die administrativen Kosten und der zusätzliche Personalaufwand die Bundeskasse erheblich belasten. Bezüglich Verbesserung der Luftqualität versprechen wir uns natürlich schon etwas.

Vergessen Sie aber nicht, dass wir erst das Gutachten der Infras haben. Wir werden nach den Ferien durch das bekannte Büro Kontras ebenfalls noch ein Gutachten erstellen lassen.

Dann muss die Sache noch zum Bundesrat, ins Parlament, das kann ja noch ewig dauern!

Da haben Sie recht. Trotzdem, wir haben klare zeitliche Vorstellungen. Wenn es um Luft und Umwelt geht, zögern wir nicht, besonders dann nicht, wenn wir klare und einfache Modelle vorschlagen können. Wir wollen ganz klar die Eigendynamik in Sachen Ökobonus ausnützen und die Sache bis zum Jahr 2000 durchpeitschen ... vorausgesetzt, dass nicht neue Erkenntnisse flexibles Handeln erfordern.

Aber ganz unter uns, glauben Sie, dass der Ökobonus in dieser Art etwas bringt und auch eingeführt werden wird?

Nein, das glaubt eigentlich bei uns niemand. Aber wissen Sie, wir sind an einer guten Arbeitsauslastung in unserem Amt interessiert, und das Volk ist ruhiger, wenn es sieht, dass etwas geht.

Herr Scherrer, wir danken Ihnen.

Sinneswandel

Einst fiel sie ihm
um den Hals.
Jetzt fällt sie ihm
in den Rücken.

gk

«DIE LUFT IN MEXIKO-CITY IST VIEL SCHLECHTER ALS HIER, UND DIE LEUTE DORT SIND JA AUCH NOCH NICHT TOT UMGEFALLEN.»

Falsch. In Mexiko-City sterben jedes Jahr Tausende von Kindern an den Folgen der Luftverschmutzung. Für die Erwachsenen hat man bereits Lufttankstellen eingerichtet. Einmal füllen: \$ 1.60.



Mehr Luft am Leben.

GREENPEACE

Die Luft ist mir nicht Wurst! Deshalb bestelle ich. NS 38

- den ausführlichen Report «Ökobilanz Auto» mit den wichtigsten Fakten zum Thema Verkehr und Umwelt und die Auswirkungen des Autoverkehrs (90 Seiten, mit zahlreichen Abbildungen und Statistiken, 19 Franken).
- die beiden Infobroschüren «EG-Transit-Terror» und «Tatort Bergwald» über den Transportwahnsinn durch die Alpen und die direkten Schäden an unseren Bergwäldern (beide Broschüren kostenlos).

Name: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Greenpeace Schweiz, Müllerstrasse 37, 8004 Zürich