

Bericht über Leute, die es nicht gibt : an der Autolobby kommt keiner vorbei

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rote Revue - Profil : Monatszeitschrift**

Band (Jahr): **62 (1983)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-340029>

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.

dum, allenfalls mit einer konsultativen Abstimmungsmöglichkeit, wäre möglich.

Der Appell an den Einzelnen, doch um Gottes Willen, fruchtet nichts und ist Augenwischerei. Politische Massnahmen, Gebote, Verbote und eventuell Anreize helfen viel weiter.

Sackgasse Nummer 5:

Agglomerationsverkehr — Stiefkind der Verkehrspolitik

Mit einem einzigen bescheidenen Satz hat sich die GVK-Kommission vom gesamten Agglomerations- und damit vom grössten Teil des Pendlerverkehrs verabschiedet. Dies hat zur Folge, dass letztlich die Gemeinden die Konsequenzen tragen müssen: finanziell und politisch.

Die Hälfte vergessen

Über 50 Prozent der gesamten Verkehrsbewegungen finden in den Städten statt. 73 Prozent aller Verkehrsbewegungen sind Fusswege (inklusive Anmarschwege zu Bus/Auto). Trotzdem hat man den überwiegenden Teil des Strassennetzes dem Auto preisgegeben. Fussgänger (Ampeln, Unterführungen, Trottoirränder), Velos im Sandwich, Busse in der Schlange: Das alltägliche Brot eines Städters oder Pendlers.

Bericht über Leute, die es nicht gibt

An der Autolobby kommt keiner vorbei

Von Peter Graf

Der SPS-Parteitag 1983 in Bern hat beschlossen, die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen

Städte zurückerobern

Im wahrsten Sinn des Wortes müssen die Städte zurückerobert werden. Von innen nach aussen, vom Auto zum Fussgänger, Velofahrer und zum umweltschonenden öffentlichen Verkehrsmittel. Die Städte sind Lebens- und Arbeitsräume für Menschen.

Das Geld fehlt

Typischerweise sind attraktive, vom öffentlichen Verkehrsmittel erschlossene Park-and-ride-Anlagen vom Bund nicht subventioniert. Eine einzige verkehrsberuhigte, gestaltete Strasse kostet zwischen 100 000 und 200 000 Franken, welche die Gemeinden aufzubringen haben. Es herrscht eine totale Finanzierungslücke — der schlimmste Feind jeder sinnvollen Massnahme. Kantonale Baugesetze sind meist stadtfreundlich, weil sie eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen pro Arbeitsplatz/Anwohner vorschreiben. Die Sackgasse Agglomerationsverkehr verdanken wir vornehmlich dem Verkehrswildwuchs in unserem Land. Seine Ausklammerung bei einer gesamtschweizerischen Verkehrskonzeption ist ein politischer Skandal und gleichzeitig Ausdruck der totalen Hilflosigkeit unserer offiziellen Verkehrspolitik.

solle auf 100 Kilometer pro Stunde begrenzt werden. Heute liegt sie bei 130 Stundenkilome-

tern. Die Sozialdemokraten wollen damit einen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Die Experten sagen, dass die Immissionen damit wesentlich verringert werden können. Im Land der unbegrenzten Möglichkeiten, in den USA also, fahren die Automobilisten aller Kategorien nicht mit 100, sondern werden schon bei 90 Stundenkilometern scharf bestraft. Der SP-Vorschlag ist also nicht so abwegig, wenn in dem Land, wo das Auto wie nirgends sonst ein teurer Fetisch ist, dies längst Gesetz ist.

Wer indessen im Bereich des schweizerischen Privatverkehrs Änderungen herbeiführen will, kommt an der bärenstarken Autolobby im Parlament nicht vorbei und hat sich auf einiges gefasst zu machen. Der sozialdemokratische Ständerat Willy Donzé hat am 17. April 1982 gegenüber der Zeitung «La Suisse» nach der Debatte über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer erklärt: «Die Wirtschaftskreise, welche die privaten Strassentransportunternehmen vertreten, haben auf gewisse Parlamentarier Druck ausgeübt.»

In der Tat hat das Parlament eine Schwerverkehrsabgabe zur Finanzierung der Unterhaltskosten, die vom Schwerverkehr verursacht, aber bislang zum Teil von den Besitzern von Personewagen, über den Benzinzollzuschlag, berappt wird, abgelehnt. Man wollte ursprünglich den Schwerverkehr entsprechend seiner Strassennutzung belasten, für lange Strecken und grosses Gewicht mehr als für die Feinverteilung mit dem Camionneur auf Kurzstrecken. Das wurde abgelehnt zugunsten einer generellen Abgabe für alle in der gleichen Höhe.

Die Autolobby hatte gut gearbeitet. Das Transportgewerbe in den Randregionen mit wenig Bahnlinien und einem weitverzweigten Strassensystem wird

sich gelegentlich dafür bedanken, dass es gleichviel bezahlen muss, wie die schwerreichen international tätigen Transportunternehmen in den Städten mit ihren schrötigen Sattel-schleppern für Langstrecken. Willy Donzé musste als Parlamentarier wissen, wovon er sprach.

Das «Tages-Anzeiger-Magazin» (TAM) zählte in einem Artikel im Jahre 1980 «wenigstens 55 Mitglieder» in beiden Räten, die den Interessen des Privatverkehrs verbunden sind. «In den Umkreis der Autointeressen gehören neben dem Tief- und Strassenbau die Treibstoffindustrie, das Autogewerbe und die Auto- und Fremdenverkehrsverbände», schrieb das TAM damals in der Ausgabe Nr. 22.

Der Versuch, Licht in die Autolobby zu bringen, hat dem «Tages-Anzeiger» einen Inseratenboykott eingetragen, der bis heute nachwirkt. Dem betreffenden Artikel in Nr. 9/79 des TAM ist zu entnehmen, dass dem TCS gegen eine Million Mitglieder, etwas weniger als die Hälfte aller Autobesitzer, angehören. Der Touring-Club ist demokratisch organisiert, wie Walter Renschler, Zürcher Nationalrat und früher aktiv im TCS-Vorstand, versichert. Das Problem ist indessen, dass in der Regel nur jene die Versammlung besuchen, die handfeste wirtschaftliche Interessen zu vertreten haben, sei es aus dem Autohandel, dem Transportgewerbe oder der Ölindustrie. Die «Basis» der einfachen Autofahrer gibt sich mit den zahlreichen und wertvollen TCS-Dienstleistungen, insbesondere wenn der Motor streikt, reichlich zufrieden und bezahlt brav die Beiträge an das 60-Millionen-Budget (1979) zur Bezahlung des Dienstleistungsangebotes, das mit 600 Ange-stellten erfüllt wird, meint Renschler.

Auch wenn der Automobil-Club der Schweiz (ACS) nur knapp 10 Prozent der Mitgliederzahl des TCS vereinigt, ist sein Einfluss nicht geringer. Das TAM hat damals aus dem Geschäftsbericht 1977 des ACS zitiert, in dem die Autofahrer aufgefordert wurden, die Autobahnbeschilderungen zu befolgen, damit angesichts steigender Unfallzahlen nicht weitere Einschränkungen des Bundes herbeigerufen würden. Das TAM dazu: «Nicht die hohe Zahl der Unfälle ist wichtig, sondern die Gefahr, dass weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen verfügt werden könnten.»

Zu diesen beiden grossen kommen noch fünf kleine Verbände, deren Mitgliederzahl zwischen 5 000 und 50 000 schwankt.

Die alles umspannende Klammer im Dickicht der Autolobby scheint der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS) zu sein. Denn obschon die Erdölvereinigung (EV) nach der Erdölkrise aufgrund von ölpreispolitisch motivierten Streitigkeiten aus dem FRS austrat, lobte sie auch später die gute Zusammenarbeit mit dem FRS. Auch die Erdölvereinigung ist übrigens ein wichtiger Pfeiler der Lobby, in der die grossen Erdölgesellschaften für den Schweizer Markt vereinigt sind. Wichtigste «und wohl stärkste Organisation» (TAM) des Autogewerbes ist der Autogewerbe-Verband (AGVS) mit 2 700 Mitgliedern (1979). Sein damaliger Zentralpräsident R. Rivier werkelte selber in der Kommission für eine Gesamtverkehrskonzeption (GVK) mit.

Die Autokonstrukteure sind in der Schweizerischen Syndikal-kammer der Fahrzeugbranche in Genf organisiert. Die Importeure finden sich im Verband Schweizerischer Autoimporteure (VSAI). Nicht zu unterschätzen ist die politische Bedeutung

des Genfer Autosalons, die weit über die öffentlich dargestellte Ausstellung neuer Modelle hinausreicht. Im Vorstand der Salons und der Aussteller trifft sich die Crème de la crème des gesamten schweizerischen Autobusiness.

Dass es eine Autolobby geben soll, wird von den Lobbyisten übrigens heftig abgestritten. Walter Frey, Zürich, Kandidat für die Nationalratswahlen und mächtiger Chef der Emil Frey AG und damit einer der grössten Importeure, der auch den Boykott gegen den «Tages-Anzeiger» anführte, meinte damals: «In der Schweiz gibt es doch gar keine wirkliche Autolobby! Das ist bloss ein in sich zerstrittener Haufen von ganz verschiedenen gelagerten Interessen.» Solange hat übrigens der Geschäftsführer der Erdölvereinigung, Georg Stucky, nicht gewartet. Er kam schon 1979 in den Nationalrat und versah als EV-Geschäftsführer gleichzeitig das Amt des kantonalen Finanzdirektors von Schwyz.

Die Liste der Namen im Beziehungsgeflecht der Autolobby ist lang. Die grössten Tiefbauunternehmen finden sich in der Gruppe der Schweizerischen Bauindustrie (SBI) in Zürich. Ohne Strassenbauprogramm keine Aufträge! 1979 gehörten 6 Nationalräte und 4 Ständeräte den Verwaltungsgremien von SBI-Firmen an.

Mit Zeter und Mordio trat der Schweizerische Nutzfahrzeug-Verband (ASTAG) gegen die Schwerverkehrssteuer an. Dazu hatte er eigens ein Berner Public-Relations- und Werbebüro beauftragt, das die Meinungsmacher in Parlament und Öffentlichkeit laufend mit beschriebenem Papier versorgte. Nicht ohne Erfolg: Der CVP-Journalist Marco Volken sorgte sich 1981 im «Vaterland» über den geplanten «Fischfang auf der Strasse». Weniger zurückhaltend titelte am 14. Mai 1981

Hans U. Büschi «Langfingerpolitik» in der Automobil-Revue. Damit habe, klagte er, «in der Finanzpolitik . . . das Zeitalter der Politik der langen Finger» begonnen. Auch für den Gewerbeverband ist die Schwerverkehrsabgabe «weitgehend . . . eine reine Fiskalabgabe». In der NZZ zog André Arnaud, einflussreicher Direktor des ACS, gegen die Autobahnvignette los; indem er «Treu und Glauben» verletzt sah und bei der Vignette von einer Strassen-«Benützungsgeld» sprach. Sie verstosse gegen Treu und Glauben, «auch wenn es die grosse schweigende und zahlende Mehrheit der Automobilisten nicht merkt».

Dieses «Volk von Ignoranten» hatte allerdings im August 1981 in einer Umfrage mehrheitlich ja sowohl zur Vignette (60 Prozent) wie zur Schwerverkehrsabgabe (66 Prozent) gesagt.

Immerhin hatte der damals frischgebackene Präsident des TCS, Alfred Weber, erklärt, der Überland-Schwerverkehr müsse zurück auf die Schiene. Der TCS habe gegenüber dem Bundesrat deshalb auch eine vorgezogene Schwerverkehrsabgabe befürwortet.

Die Schlussfolgerung aus alledem ist nicht, dass die Autolobby allmächtig verhindern könnte, war ihr nicht in den Kram passt. Aber ihre Herolde und Fürsprecher sind überall unterwegs, wo verkehrspolitische Weichenstellungen im Gange sind. Im Parlament gelang es jedenfalls nicht, Vorlagen für eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe zu hintertreiben. Die Lobby brachte es nicht einmal fertig, die beiden Abgaben im selben Paket zu schnüren, was ihr lieb gewesen wäre, weil sich dann Vignetten- und Schwerverkehrgegner gegenseitig ergänzt und so vielleicht trotz repräsentativer Umfrage das Schicksal

der Abgaben mit einem Nein besiegelt hätten.

Nicht zu unterschätzen ist dagegen der Sieg bei der Schwerverkehrssteuer, indem keine Leistungs-komponente in die Abgabe eingebaut wurde, sondern lediglich das Gewicht das Ausmass der Abgabe bestimmt. Im Sinne eines ausbaufähigen Beginns wurde dem schliesslich auch von einer Mehrheit der Linken zugestimmt. Zunächst wird es dazu führen, dass das Interesse an langen Strecken für Privattransporte steigen wird, und die Güter werden auf mehr und kleinere Wagen geladen.

Hat Federico Garcia Lorca recht?

Märtyrer der Wissenschaft

Von Alain Claude Sulzer

HERR X.: Ich werde immer diesem Jahrhundert gehören.

ONKEL: Das Jahrhundert, das wir begonnen haben, wird ein materialistisches sein.

HERR X.: Aber viel fortschrittlicher als das vergangene. Mein Freund, Herr Longoria in Madrid, hat kürzlich ein Auto gekauft, das die phantastische Geschwindigkeit von dreissig Kilometern in der Stunde erreicht; und der Schah von Persien, ganz gewiss ein reizender Mensch, hat auch einen Panard-Levassor von vierundzwanzig PS gekauft.

ONKEL: Und ich frage mich — wohin kommen sie mit all der Geschwindigkeit? Sie wissen doch, was sich beim Rennen Paris-Madrid ereignet hat — man hat es absagen müssen, weil alle Fahrer umgekommen sind, bevor sie noch in Bordeaux waren.

HERR X.: Graf Zboronsky, der bei einem Unfall zu Tode gekommen ist, und Marcel Renault oder Renol — man kann

Diese bestimmt unvollständige Bilanz soll zeigen, dass die Autolobby trotz aller Beteuerungen über ihr Nicht-Vorhandensein präsent ist. An ihr führt kein Weg vorbei. Indessen ist es kein Ding der Unmöglichkeit, die Geschwindigkeit zu senken. Ob man allerdings all jene, die gerne ständig aufs Gaspedal drücken und kein Autorennen verpassen, vom Besseren überzeugen kann, hängt nicht von den Automobil-Verbänden ab.

Dazu wären mehr Vernunft und weniger brutale Raserei vonnöten.

ihn auf beide Arten aussprechen und tut es auch —, der ebenfalls dabei gestorben ist, sind Märtyrer der Wissenschaft, die eines Tages auf dem Altar aufgestellt werden, wenn die Religion des Positiven kommt. Ich kannte Renol ziemlich gut. Armer Marcelo!

ONKEL: Sie überzeugen mich nicht.

Federico Garcia Lorca, Dona Rosita bleibt ledig, 1935

*

Herr X. hat den altmodischen Onkel nicht überzeugt, aber die Thesen des Herrn X. überzeugten ein ganzes Jahrhundert und überzeugten weiter, nachdem diese Überzeugung einen ersten, einen zweiten und einen dritten Weltkrieg möglich gemacht hatte. Zwei davon wurden ausgeführt.

Die «phantastische Geschwindigkeit von dreissig Kilometern in der Stunde» und die «vier-