

Zeitschrift: Zoom-Filmberater
Herausgeber: Vereinigung evangelisch-reformierter Kirchen der deutschsprachigen Schweiz für kirchliche Film-, Radio- und Fernseharbeit ; Schweizerischer katholischer Volksverein
Band: 25 (1973)
Heft: 5

Artikel: "Auto-Radio Schweiz" : keine bedingungslose Unterstützung des Individualverkehrs
Autor: Brendlin, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-933452>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Auto-Radio Schweiz»: Keine bedingungslose Unterstützung des Individualverkehrs

Leserbriefe sind uns willkommen; auch dann, wenn sich ihre Verfasser kritisch mit einem in der Zeitschrift erschienenen Artikel auseinandersetzen. Die Redaktion von ZOOM-FILMBERATER sucht die Diskussion und will dem freien Spiel der Meinungen einen breiten Raum gewähren. In diesem Sinne veröffentlicht sie auch die nachstehende Entgegnung auf den Artikel «Kleine radiophonische Meisterleistung» von Urs Jaeggi in Nr.2/73 (Seite 29). Sie stammt von dazu berufener Seite: Robert Brendlin ist Mitarbeiter bei Radio Zürich und vielen Hörern als einer der Präsentatoren von «Auto-Radio Schweiz» bekannt. Dass er und wahrscheinlich auch seine Kolleginnen und Kollegen, die sich täglich mit dem Privatverkehr auseinandersetzen haben, von der betreffenden Radiosendung und der ihr folgenden Rezension betroffen fühlten, liegt auf der Hand. Es freut uns aufrichtig, dass sich dies in einem Beitrag für unsere Zeitschrift und nicht in verborgenem Groll niedergeschlagen hat.

Mit Interesse habe ich Ihren Artikel «Kleine radiophonische Meisterleistung» in ZOOM-FILMBERATER 2/73 gelesen. Ich gestatte mir, mich dazu kritisch, aber gar nicht säuerlich zu äussern.

Ich möchte mich in erster Linie gegen die Unterschiebung wehren, dass die Sendung «Auto-Radio Schweiz» nur pro Auto eingestellt sei und über die negativen Auswirkungen unserer motorisierten Welt hinweggehe. Es hat mich persönlich sehr enttäuscht, dass Sie selber mit dem Satz «Zehn oder zwölf Minuten standen zur Verfügung – wenig genug im Vergleich mit den täglich ausgestrahlten Autofahrersendungen und den Dienstleistungen, die sonst für den motorisierten Teilnehmer am Individualverkehr erbracht werden», der Autosendung dieselbe Einstellung unterschoben. Wer ihr eine solche Einstellung attestiert, beweist meines Erachtens höchstens, dass er sie nicht regelmässig, nicht aufmerksam oder gar nicht hört. Sonst müsste er nämlich wissen und gemerkt haben, dass die Sendung als Ganzes dem Auto absolut kritisch genug gegenübersteht und vermehrt für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und den Verzicht aufs eigene Fahrzeug für den Arbeitsweg plädiert. Die Tatsache allein, dass es keine tägliche Sendung für *alle* Verkehrsteilnehmer gibt, ist noch lange kein Beweis dafür, dass der Individualverkehr bedingungslos unterstützt oder das Auto als heilige Kuh angebetet wird, auch wenn das Wort «Auto» im Sendetitel vorkommt.

Auch der Vorwurf, mit verkehrserzieherischen Beiträgen und Verkehrsmeldungen in den Zeiten grosser Verkehrsspitzen an der Übermotorisierung unserer Welt mitzuarbeiten, trifft neben dem Ziel vorbei, wenn er nicht sogar von Kurzsichtigkeit zeugt. Den Strassenverkehr einfach wegzudiskutieren oder zu übergehen ist unmöglich. Solange sich Motorfahrzeuge, Radfahrer und Fussgänger auf unseren Strassen bewegen und solange jeder, der einen Fuss vor seine Haustüre setzt, ein Verkehrsteilnehmer ist, solange besteht eine Unfallgefahr. So lange aber gehört es auch zur vordringlichsten Pflicht jeder Verkehrssendung, alles zu leisten, um diese Unfallgefahr zu verringern und mitzuhelfen, die Zahl der Unfälle, der Verletzten und Toten zu vermindern.

Im weiteren möchte ich mich noch mit den von Ihnen angeführten Gedanken und Behauptungen befassen. In einem Punkt kann ich Ihnen erfreulicherweise beipflichten: Die Städteplanung ist heute immer weniger in der Lage, mit einem Patentrezept den Individual- und den öffentlichen Verkehr zu bewältigen. Unseren Vorfahren einen Strick daraus drehen zu wollen, weil sie eine solche Motorisierung nicht vorausgese-

hen haben, wäre sicher falsch. Genau so falsch ist es aber auch zu glauben, dass es genüge, den Individualverkehr auszuschalten. Die Wirtschafts- und Verkehrssysteme der ganzen westlichen Welt basieren in erster Linie auf dem Individualverkehr, und dies nicht zuletzt, weil der öffentliche Verkehr niemals die Beweglichkeit des eigenen Fahrzeugs ersetzen kann. Der öffentliche Verkehr sollte deshalb zuallererst in den grossen Ballungszentren gefördert werden, denn die schlimmsten Stockungen und Abgaskonzentrationen entstehen mit dem Berufsverkehr, also auf dem Arbeitsweg. Solange aber Tausende von Arbeitnehmern überhaupt keinen Anschluss an den öffentlichen Verkehr haben und solange die bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel den ganzen Berufsverkehr gar nicht aufnehmen können, ist es illusorisch, zu glauben, das Auto auf irgendeine Art und Weise verbieten zu können.

Mit anderen Gedanken, die in Ihrem Artikel enthalten sind, kann sich ein realistisch denkender Mensch nicht vorbehaltlos befreunden, vor allem, wenn immer wieder Widersprüche entstehen. So wird beispielsweise von Jürgen Dahl in seinem hochinteressanten Vortrag angegeben, dass rund ein Drittel der Luftverschmutzung von den Autos herstamme. Wenige Zeilen später runden Sie diesen Drittel auf ein Ganzes auf, indem Sie die Dunstglocke über den Städten allein den Autos in die Schuhe schieben. Wo aber bleiben die effektiven anderen zwei Drittel? Warum wird gegen diese doppelt grosse Zahl von Luftverschmutzungsquellen nicht mit der gleichen Vehemenz ins Feld gezogen? Fakten kommt in einer Diskussion immer eine entscheidende Bedeutung zu. Sie dürfen aber nicht nur dazu verwendet werden, eine Situation oder eine Sache als negativ zu beweisen und sie deshalb zu verdammen, ohne nicht wenigstens den Versuch einer Alternativ-Lösung zu geben. Von den blinden Autogegnern ist das bis heute nicht gemacht worden. Die einzigen Forderungen in dieser Richtung habe ich in Ihrem Artikel entdeckt. Nur sind sie weder neu noch in Diskussion.

Wenn Tatsachen zum Beweis einer These angeführt werden, dann sollten sie stimmen. Auf keinen Fall sollte mit ihnen verfahren werden wie mit einer Statistik, die man je nach gewünschtem Ergebnis auslegen kann. Natürlich gibt es an der Tatsache nichts zu rütteln, dass die Einnahmen aus dem Individualverkehr nur 65% der jährlichen Ausgaben ausmachen. Nur macht kein Mensch diese Rechnung, denn ein grosser Teil der jährlichen Ausgaben sind Investitionen auf lange Dauer, nämlich in erster Linie der Autobahnbau. Diese Investitionen innerhalb eines Jahres schon auf Null abzuschreiben ist unsinnig. Deshalb rechnet auch der Staat selbst mit einer Abschreibung von 4%. Kein Hausbesitzer wird sein neues Haus innerhalb eines Jahres bis auf den letzten Rappen bezahlen, schon gar nicht, wenn zum Beispiel Einnahmen auf unabsehbare Zeit hinaus zu erwarten sind, sprich Mieterträge. Und das geschieht auch mit dem Autobahnbau, weil ja die Benzinzölle und Zollzuschläge auch weiterhin bestehen bleiben, wenn die Autobahnen einmal fertig gebaut sind. Aus diesem Grund sieht die Rechnung ganz anders aus. In den Jahren 1969 und 1970 betrug der Anteil des Motorfahrzeugverkehrs an der Strassenrechnung 120 bzw. 115%! Also mehr, als der eigentliche Bedarf. Dazu möchte ich auch noch eine Tatsache anführen, die immer wieder stillschweigend übergangen wird: Von den ordentlichen Benzinzöllen, die vom Motorfahrzeughalter bezahlt werden, gelangen nur zwei Drittel wieder in den Verkehr zurück, laut Bundesverfassung Art. 36^{ter} fliesst ein Drittel in die allgemeine Bundeskasse und wird nicht zweckgebunden verwendet. Und dieser Drittel beträgt jährlich weit über 300 Millionen Franken!

Sie sehen also, bei aller Abneigung gegen das Auto sollte man doch realistisch bleiben. Ausserdem stellt sich auch noch die Frage, warum denn in der Schweiz jährlich mehr und mehr Autos verkauft werden. Nachzuprüfen wäre auch noch, wie mancher der absoluten Autogegner regelmässig ein eigenes Motorfahrzeug benutzt. Sie würden staunen, wenn Sie die Zahl erführen.

Ich hoffe zum Schluss gerne, dass Sie diesen Brief als das auffassen, was er sein möchte – eine Art Entgegnung auf einen Artikel in Ihrer Zeitschrift, der mich zum Widerspruch aufgefordert hat. Es würde mich sogar freuen, wenn Sie auch diese Meinung in einer Ihrer nächsten Ausgaben veröffentlichen würden. Robert Brendlin