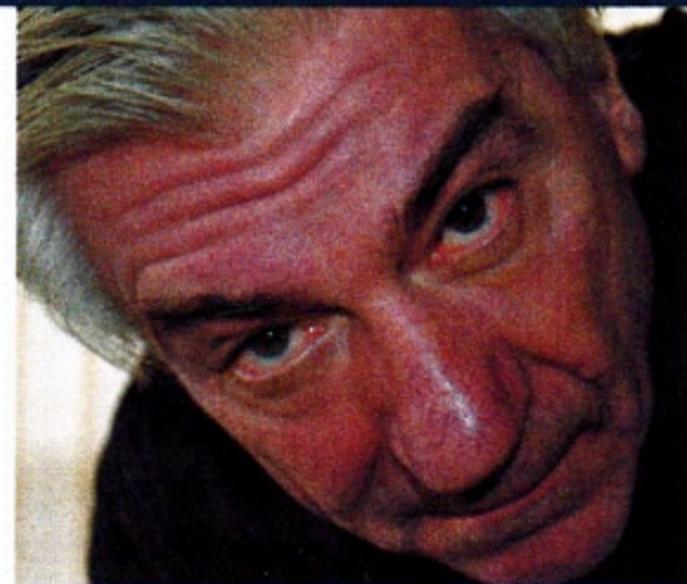


„WICK ZUR STRASSENLAGE“

„Fair Repair“, unfaire Politik



Der Strassenverkehr ist eine unglaubliche Erfolgsgeschichte, nicht nur was die Verkehrszuwächse anbelangt, sondern auch im Bereich der Sicherheit: 1971 wurden in der Schweiz 1770 Verkehrstote registriert, seit 2005 liegt diese Zahl regelmässig unter 400 mit weiterhin sinkender Tendenz. 2013 waren es noch 269 Verkehrstote. Im ersten Halbjahr 2014 gab es neun Tote bei Strassenverkehrsunfälle weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs (lesen Sie den Artikel auf Seite 8).

Politik, Astra und vor allem die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) versuchen uns zwar regelmässig einzureden, dass dieser geradezu unglaubliche Fortschritt auf ihrem repressiven Mist gewachsen sei, aber die Realität lässt trotz propagandistischer „Via sicura“ bei näherer Betrachtung und beim Blick ins Ausland einen ganz anderen Schluss zu. Die Autoindustrie erweist sich als so innovativ wie keine andere. Sport- und Haushaltunfälle, Suizide – die Gesellschaftsentwicklung hinkt der Autoindustrie um Dekaden hinterher, wenn es darum geht, Fatalitäten zu reduzieren.

Eine Amag-Tagung über „Fair Repair“ (s. Seite 16) ist Anlass für diese aktuelle Kolumne. Was die Verkehrssicherheit anbelangt, sind die Autohersteller den politischen Forderungen stets mindestens einen Schritt voraus. Da spielt eben die freie Marktwirtschaft, mit „Sicherheit“ kann man mehr Autos verkaufen.

Wenn man das überzüchtete Verkehrs-geschehen auf den Strassen dank Just-in-time betrachtet, in das sich zunehmend auch Frauen einmischen, welche bis ins hohe Alter noch nie ein Auto gelenkt haben, aber

es nun auch noch tun, wo gestandene Männer im Alter bis über 90 Jahre mithalten wollen, so ist die Unfallbilanz schlicht und ergreifend sensationell positiv. Die hohe Politik will uns zwar etwas anderes einreden, weil man mit dem Schüren von schlechtem Gewissen zusätzliche Einnahmen über Bussen generieren kann.

„Fair Repair“ ist ein neues Beispiel von Können und Wollen. Die Politik will die sicherheitsrelevante MFK-Prüfung für Neufahrzeuge von vier auf sieben Jahre ausdehnen, obwohl sie zur Kenntnis hat nehmen müssen, dass die obligatorischen Nachprüfungen ein sicherheitsrelevanter Aspekt sind. Einmal mehr haben unsere Volksvertreter bloss die Stimmen der Wähler im Auge, welche positiv darauf reagieren, wenn das Autofahren scheinbar weniger kostet. So lassen sich dann auf der anderen Seite eher höhere Treibstoffpreise fordern, damit der Strassenverkehr weiterhin als hauptsächlicher Sponsor der öffentlichen Verkehrsmittel in die Pflicht genommen werden kann.

Ja wem sag ich das hier? Jeder in der Autobranche Tätige muss sich vermehrt politisch einmischen, zumindest an der Urne, wenn es um Verkehrsprojekte oder eben um die Wahl von Parlamentariern auf allen Stufen geht. Punkt, aus, Amen.

Noch nicht ganz. Wenn man sich zu Gemüte führt, wie Weko (Wirtschaftskommission) und Seco (Staatssekretariat für Wirtschaft) im momentanen Zeitpunkt mit Forderungen, Empfehlungen und Verordnungen auf die Autobranche eindreschen, so wähnt man sich angesichts der Zahlungen und geleisteten Fortschritte in einem Film, der in Simbabwe mit staatlichen Fördergel-



Gut repariertes, erneut verunfalltes Auto...



...schlecht repariertes, wieder verunfalltes Auto.

dern gedreht worden sein könnte. Das Schlimmste daran ist, dass sich die Generation bis zu den 40-Jährigen schon so an unsere verkehrspolitische Korruption gewöhnt hat, dass sie diese als regelkonform empfindet, weil sie etwas anderes nicht kennt.

Wer seine politischen Rechte nicht wahrnimmt, ist selber schuld!

Jürg Wick