

Gelesen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus**

Band (Jahr): **83 (1989)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

*«Denn
der Mensch
lebt nicht von guter Luft
allein.»*

Gelesen

Schweizerischer
Strassenverkehrsverband

Luftreinhaltung – ein leeres Versprechen?

Mitte Februar, als der Winter-Smog eines Wetterumschlages wegen eben aus den Schlagzeilen verschwunden war, kamen die neusten Berichte über das unablässige Wirken der besorgten Regierung aus Bern: «Die Schweiz verstärkt ihren Kampf gegen die Luftverschmutzung.» Flavio Cotti habe nach einer Klausurtagung den Willen des Bundesrates bekräftigt, an den Zielen seines Luftreinhaltkonzeptes festzuhalten. Zwar reichten die bisher konkret eingeleiteten Schritte dazu nicht, aber es sei ein weiterer Bericht über weitere Massnahmen in Auftrag gegeben worden. Ende April ist dieser Bericht zu erwarten. Eine neue Entscheidungsgrundlage, um im Sommer dann ein paar längst fällige Weichenstellungen vornehmen zu können. Beispielsweise im Streit um die Geschwindigkeitslimiten auf den Schweizer Strassen: «Tempo 80/120», «Tempo 100/130» oder eventuell «Tempo 80 plus 130» als Kompromiss...

Als einigermaßen mit der Materie vertrauter Zeitungsleser kann ich bei solchen Fragestellungen nur noch zwischen Wut und Zynismus wählen. Wenn der Bundesrat so weitermacht, ist sein Konzept zur Luftsanierung trotz allen Absichtserklärungen schon jetzt Makulatur. Sein politisches Zaudern fördert die Akzeptanz für drastischere Schritte nämlich nicht; im Gegenteil. Seit geraumer Zeit sind die Energielobby und die Automobilwirtschaft ohnehin in der Offensive. Bleibt höchstens unklar, warum sich der Bundesrat nicht langsam vom Ziel, die Schadstoffbelastung bis 1995 auf den Stand von 1960 zurückzubringen, absetzt und die Grenzwerte der Luftreinhaltverordnung offiziell neu zur Diskussion stellt. Wird für diesen Fall an der Akzeptanz von

unserer Seite gezweifelt? Ist es nur ein Zuwarten, ausgehend von der Spekulation, dass wir in zwei, drei Jahren eher zur Kapitulation bereit sind?

In der «Neuen Zürcher Zeitung» hatte es zu Cottis Medienkonferenz ausnahmsweise gleich zwei Kommentare. Im einen wurde die Verschiebung des Entscheids über die Tempolimiten kritisiert, deren Bedeutung für die Luftverschmutzung gering und wegen des Katalysators noch abnehmend wäre. Zwischen den Zeilen ein Plädoyer für etwas mehr Gas? Der andere anerkennt, dass die Landesregierung ihr Konzept «nicht aus den Augen verloren» habe, erwähnt die «erhebliche Lücke zwischen der voraussehbaren und der angestrebten Belastung» und rechnet mit weiteren Fortschritten im technischen Bereich. «Heiss wird die Sache erst, wenn sich die Vermutung bewahrheiten sollte, dass das nicht genügt», endet diese Betrachtung: «Werden wir uns dann zu Konsum- und Mobilitätseinschränkungen aufrufen oder ganz einfach die Ziele etwas zurückstecken?» Also auch hier sanfte Zweifel.

Der erste März-Termin ist verpasst

Nun, was die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhaltverordnung betrifft, können die zuständigen Behörden aufbegehrende Bürgerinnen und Bürger auf den 1. März 1994 verweisen. Und sie tun das auch fleissig. Erst dann muss ja für unsere Atemluft wieder jenes Mass an Giftigkeit erreicht sein, das gemäss Umweltschutzgesetz «auch Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit, wie Kinder, Kranke, Betagte und Schwangere» nicht schädigt. Mit dem Erlass der Verordnung am 1. März 1986 wurden den Kantonen drei Jahre eingeräumt, um Massnahmenpläne für Sanie-

rungsgebiete auszuarbeiten. Fünf weitere Jahre sind für deren Verwirklichung eingesetzt.

Doch von den Kantonen, in denen es um die Luft besonders schlimm bestellt ist, dürfte per 1. März 1989 nicht einer seiner Planungspflicht nachgekommen sein. Recherchen haben diese Prognose schon im Januar erlaubt. Für den Raum Zürich stellt der zuständige Baudirektor den Abschluss der Arbeit auf Ende Jahr in Aussicht. Gleichzeitig treiben Bund und Kanton hier unter Federführung der gleichen Direktion den Nationalstrassenbau weiter voran...

Vielleicht ist meine Verbitterung über diesen verpassten Termin speziell gross, weil ich im Zürcher Kantonsrat schon 1984 ein Postulat zur sofortigen Erstellung von Luftsanierungsplänen eingereicht habe. Aus der Begründung: «Solche Pläne sind für Teile des Kantonsgebietes unabhängig von der definitiven Ausgestaltung der Verordnung dringend nötig. Ihre rechtzeitige Vorbereitung kann den sofortigen Vollzug der Verordnung garantieren.» Von der Regierung wurden Vorleistungen mit Blick auf mögliche Änderungen als «arbeitsökonomisch unsinnig» abgelehnt. Sobald aber der definitive Inhalt der Luftreinhalteverordnung bekannt sei, werde die Arbeit aufgenommen und speditiv vorangetrieben. Trotzdem stimmte das Parlament dem Vorstoss zu. Beschleunigt wurde damit offenbar gar nichts.

Das grosse Wunder durch Werbung?

Massnahmen wie die Benzinrationierung oder der Öko-Bonus, mit denen notfallmässig oder längerfristig zentral durchgesetzt werden könnte, was mit Massnahmen an der Basis gerade beim Verkehr absehbar nicht gelingt, sind inzwischen kaum noch ein realpolitisches Thema. Sogar die Umweltorganisationen werden da immer leiser. Dafür überschlagen sich in jüngster Zeit offizielle PR-Aktionen aller Art. «Saubere Luft – gesundes Leben», verhies ein hoffnungsvoller Blondschoopf im vergangenen Jahr auf Plakaten des Bundes. Samt dem Appell an alle: «Weniger Gas geben, weniger heizen...» Der letzte Schrei in der Stadt Zürich ist der Slogan «Rettet unsere Luft! Die Gesundheit hat Vortritt.» Zu haben

auch auf Luftballonen sowie Autoklebern. Nüchtern kommentierte das «Volksrecht», dass diese Kampagne «den Kontostand von Stadtkasse und Werbewirtschaft um 220 000 Franken verändert». Sonst wahrscheinlich wenig.

Was sich aber präzise am Tag, als die Presse die Absichtserklärungen von Flavio Cotti weitergab, dessen Bundesratskollege Adolf Ogi im Anzeigenteil in seiner «Bravo»-Serie geleistet hat, ist an Absurdität schwerlich zu übertreffen. Auf den ersten Blick eine grossformatige Autoreklame. Auf den zweiten Blick eigentlich auch. Denn das neuste «Dankeschön des Bundesamtes für Energiewirtschaft» gilt Leuten, die mit ihrem Wagen – nicht etwa mit dem Zug – zum Wintersport fahren. Sofern sie sich danach zwei Minuten Zeit nehmen: «Eine Goldmedaille verdienen alle energiebewussten Skifahrer, die ihre Skiträger wirklich nur für die Fahrt ins Skigebiet montieren.» Und sie dann wieder entfernen. Weil Skiträger nämlich «die Aerodynamik des Autos verschlechtern» und so den Benzinverbrauch erhöhen – «bei 120 km/h gar bis zu 16 Prozent». Wer den Energiespar-Rat befolge, «leiste einen aktiven Beitrag zur Verbesserung unserer Luftqualität».

«Viele erstrebenswerte Ziele...»

Das ist eigentlich nicht mehr sehr weit weg von jenem anderen Inserat, das hier noch zu erwähnen ist. Erschienen schon im Januar. Aufgegeben vom Schweizerischen Strassenverkehrsverband: «Die Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung ist nur eines von vielen erstrebenswerten Zielen unseres Staates. Ein Ziel, das die übrigen Bestrebungen und Aufgaben eines verantwortungsbewussten Staates nicht überlagern, sondern ergänzen sollte. Denn der Mensch lebt nicht von guter Luft allein.» Dazu eine fächerförmige Grafik mit Werten: Freiheit, Frieden, Wohlstand, Umwelt, Sicherheit, Kultur. Titel über dieser bis anhin vielleicht offensten Absage an die Luftreinhalteverordnung: «Zielkonflikte vermeiden!» Noch vor zwei, drei Jahren hätte sich, glaube ich, die Dachorganisation der Motorfahrzeugbranche mit so einem Text nicht vor die Öffentlichkeit gewagt.

Hans Steiger