

Zeitschrift: Magglingen : Monatszeitschrift der Eidgenössischen Sportschule Magglingen mit Jugend + Sport

Herausgeber: Eidgenössische Sportschule Magglingen

Band: 46 (1989)

Heft: 11

Artikel: Sport ist nur in sauberer Luft sinnvoll

Autor: Bircher, Silvio

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-992863>

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: 14.03.2025

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

Sport ist nur in sauberer Luft sinnvoll

Silvio Bircher, Nationalrat, Zentralpräsident NFS

In unserer schnellebigen Politik geht gerne vergessen, dass demnächst eigentlich die dritte Stufe der Luftreinhaltepolitik des Bundes zünden müsste. Diesem Entscheid der Landesregierung wird nicht zuletzt von den Umwelt- und Naturschutzorganisationen mit grossem Interesse entgegengesehen, gibt sie doch Zeugnis über die Ernsthaftigkeit, mit der der Kampf um bessere Luft und damit letztlich um unser aller Überleben geführt wird.

Nach der Zwischenetappe

Gegenwärtig befinden wir uns erst auf einer Zwischenetappe: Nach der grossen Diskussion zum Waldsterben im Jahre 1984 führte das Parlament eine Sonderdebatte durch, welche dem Bundesrat den Auftrag erteilte, bis Ende 1985 aufzuzeigen, in welchem Zeitrahmen und mit welchen Mitteln die Luftverschmutzung reduziert werden könnte. Etwas verspätet hat dann der Bundesrat 1986 das sogenannte Luftreinhaltekonzept unterbreitet, welches eine Verringerung der Luftverschmutzung auf den Stand von 1950/1960 bis spätestens ins Jahr 1995 anvisierte. Allerdings bestehen bis zur Erreichung dieses Ziels vor allem bei den Stickoxiden und bei den Kohlenwasserstoffen noch erhebliche Lücken. Diese beiden Schadstoffe stammen ja bekanntlich zu einem erheblichen Teil von den Verbrennungsmotoren und tragen bei Sonneneinwirkung zur ebenso schädlichen Ozonbildung bei. Bei den Stickoxiden können bei einem gesteckten Ziel, 147 000 Tonnen pro Jahr zu reduzieren, erst 97 000 Tonnen abgebaut werden, bei den Kohlenwasserstoffen sind es erst 127 000 Tonnen bei einem Ziel von 192 000.

Die ersten Massnahmen greifen

Wir alle kennen das erste Massnahmenpaket, welches der Bund gestartet hat und das bereits in Realisierung begriffen ist. Zu erinnern ist in dieser ersten Stufe der Luftreinhaltepolitik zum Beispiel an die Verschärfung der Abgasvorschriften für alle Benzinautos, an die Katalysatorvorschrift für die neuen Motorfahrzeuge, die Förderung des Huckepack-Verkehrs auf der Schiene oder die Tarifverbilligungen beim gesamten öffentlichen Verkehr. Weil aber diese erste Stufe nicht ausreichte, hat die Ingenieurunternehmung Elektrowatt weitere 54 Massnahmen, welche vom Parlament aus beantragt wurden, auf ihre Wirksamkeit überprüft. Aus diesem Paket hat darauf der Bundesrat im Februar dieses Jahres 5 herausgepickt, um einen weiteren Schritt für bessere Luft und damit Lebensqualität voranzukommen. Es handelte sich unter anderem um die Senkung des Schwefelgehaltes im Heizöl extra leicht

von 0,2 auf 0,1 Prozent, um ein Programm für die rationelle Energieverwendung, unter anderem mittels Gebäudeisolierung, um die Reduktion von Verdampfungsverlusten bei den Treibstoffen, oder um die künstliche Verteuerung des Verbrauchs von flüchtigen organischen Verbindungen. Da aber auch diese Massnahmen das Ziel der Senkung der Schadstoffe nicht erreichen werden, wird die dritte Stufe der Luftreinigung unumgänglich.



Es ist bezeichnend, dass fortwährend mit verschiedenen Pressionen auf die Landesregierung eingewirkt wird, um möglichst keine Massnahmen voranzutreiben, welche Sonderinteressen tangieren könnten. Man erwartet zum Beispiel die Pflicht zur regelmässigen Abgaswartung auch bei den leichten und schweren Dieselfahrzeugen, oder etwa die Einführung verbrauchsabhängiger Motorfahrzeugsteuern (allenfalls Umlage auf den Benzinpreis), oder entsprechende flankierende Massnahmen zum Projekt einer Neuen Alpentransversale, welche den Güterfernverkehr verpflichtend von der Strasse auf die Schiene zwingen würden. Angekündigt und mit Spannung erwartet wird ein Projekt zur Förderung solarbetriebener Fahrzeuge, womit einem parlamentarischen Vorstoss Nachachtung verschafft würde.

Auch ist die Prüfung finanzieller Anreize, damit der Verbrauch fossiler Brennstoffe und Treibstoffe gesenkt werden kann, eine weitere hart umstrittene Massnahme, wie auch das vom Parlament in einer knappen Mehrheit umstrittene Projekt einer Energieabgabe.

Von der politischen Umstrittenheit her ganz zuoberst angesiedelt ist der Entscheid über die Tempolimiten, wo bekanntlich das heutige Regime von 120 km auf den Autobahnen und 80 km auf den Ausserortsstrecken unter Beschuss geraten ist. Diese Massnahme leistet einen Beitrag nicht nur zur Senkung der Luftschadstoffe, sondern auch zur Verkehrssicherheit und damit zum Schutz von uns Menschen vor unseren eigenen Verkehrsmitteln.

Auch Kantone und Gemeinden herausgefordert

So gespannt man auf die Verwirklichung der dritten Stufe der Luftreinigung des Bundes auch ist, so nachhaltig müssten auch die Kantone und die Gemeinden endlich in dieser Politik mitziehen. Betrüblerweise hat es keiner der 26 Kantone fertig gebracht, bis zum 1. März 1989 die verlangten Massnahmenpläne zur Luftreinigung in seinem Gebiet bereitzustellen. Auch hat der Bundesrat mit der kürzlich beschlossenen Revision von Verkehrsverordnungen den Gemeinden genügend Kompetenzen gegeben, um im Verkehrsbereich vor allem in grösseren Agglomerationen tätig zu werden. Neben dem eher psychologisch bedeutenden Trottoir-Parkierverbot wird es den Gemeinden inskünftig möglich sein, relativ leicht Tempo-30-Zonen einzuführen, welche den kommunalen Strassenverkehr immer zugunsten der eigenen Bevölkerung wirkungsvoll beruhigen können. Ebenso könnten die Kantone längst mit raumplanerischen Massnahmen Vorkehrungen treffen, um die gegensätzlichen Entwicklungen von Arbeiten und Wohnen zu stoppen, womit heute unnötiger Verkehr wieder zurückgebunden werden könnte.

Weitere Folgen des gewaltigen Pendlerverkehrs sind ja auch der Landverschleiss für immer mehr Strassen und der Drang zum Wohnen im Grünen, womit ein längerer Arbeitsweg in Kauf genommen wird. Vielfach wird heute der Arbeitsplatz um eine geringfügige materielle Besserstellung gewechselt, aber unter Inkaufnahme von verminderter Lebensqualität, das heisst von längeren Arbeitswegen durch lärmige Strassen und zu Zeiten, wo eigentlich bereits der Feierabend genossen werden könnte. Hier hätte der Wille und der aktive Beitrag jedes einzelnen einzusetzen. «Die Frage ist heute, wie man die Menschen überreden kann, in ihr eigenes Überleben einzuwilligen», mahnte der Philosoph Bertrand Russell. In der Tat wären alle aufgerufen, wie der Bund, die Kantone und die Gemeinden, ebenfalls ihren persönlichen Beitrag zu leisten, um uns wieder einer natürlicheren Umwelt und einer gesünderen Luft anzunähern. ■