

**Zeitschrift:** Rote Revue - Profil : Monatszeitschrift  
**Herausgeber:** Sozialdemokratische Partei der Schweiz  
**Band:** 66 (1987)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Luft und Verkehr  
**Autor:** Siegenthaler-Süess, Monika  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-340512>

### **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>**

## 5. Das Gewicht der Bundeskompetenzen

Nehmen wir als Beispiel die Luftreinhalteverordnung.

Einerseits wirft ein Teil der Öffentlichkeit den kantonalen Vollzugsorganen vor, überfordert zu sein und mithin nicht viel zu tun. Andererseits schlägt aber auch der Bund ein paar Hiebe in diese Kerbe. Er stellt sich auf den Standpunkt, seinen Teil vorerst getan zu haben. Für weitergehende Luftreinhaltemassnahmen sollen nun die Kantone ihren Vollzug wirksam in Gang setzen.

Der für unseren Kanton erarbeitete Emissionskataster zeigt jedoch deutlich, dass das lufthygienische Fleisch vor allem am Knochen des Bundes anliegt. Sicher gibt es Industrieemissionen, auf die der Kanton einwirken kann und muss. Dies geschieht auch.

Die relevanten Emittenten haben z.T. die erforderlichen Sanierungen bereits eingeleitet oder sogar schon abgeschlossen. Die Vollzugswirklichkeit in den Kantonen wird in dieser Beziehung sowohl von der Öffentlichkeit wie auch vom Bund eher unterschätzt.

Nach Durchführung relativ weniger schwergewichtiger Sanierungen wird für wohl jeden Kanton ersichtlich, dass die verbleibenden Emissionen vorwiegend mit dem *Strassenverkehr* und mit den *Feuerungsanlagen* zu tun haben.

Der kantonale Vollzug kann *Verkehrsflüsse* beschränkt verlagern. Im günstigsten Fall auf den öffentlichen Verkehr. *Wesentliche Verkehrseinschränkungen* und vor allem beim strassentransportierten *Güterverkehr*, kann jedoch nur der Bund bewirken.

Bei den *Feuerungsanlagen* müsste der Kanton *Verbundsysteme* fördern, da nur bei grösseren (nicht gigantischen) Systemen an eine wirtschaftliche

Rauchgasreinigung gedacht werden kann. Die vom Bund festgelegten Grenzwerte erlauben es den Kantonen jedoch nicht, solche Rauchgasreinigungssysteme dann auch tatsächlich, z.B. bei der Verwendung von Gas oder Heizöl leicht, vorzuschreiben. Auch der Schwefelgehalt des Öls wird in Bundeskompetenz geregelt. Die bisherigen Schritte des Bundes verdienen, im europäischen Vergleich, viel Lob. Es muss jedoch klar sein, dass für die Verwirklichung von weitergehenden Zielen wiederum in erster Linie der Bund gefordert ist!

## 6. Personal und Mittel (Infrastruktur)

Vor allem der Kleinkanton ist in diesem Bereich sehr gefordert. Es werden ihm zum Teil dieselben Strukturen abverlangt, wie beim grössten Kanton. Damit dies überhaupt zu bewältigen ist, müssen vorhandene Möglichkeiten besonders sorgfältig genutzt und Doppelspurigkeiten unbedingt vermieden werden.

Im Kanton Schaffhausen glaubt man, durch die Integration der Umweltkontrolle und des Immissionsschutzes in das Kantonale Labor diese Forderung optimal erfüllt zu haben.

Welche Folgen personeller und technischer Art die in Kraft gesetzten Umwelterlasse haben, lässt sich etwa daraus ersehen, dass die Abteilung Umweltschutz in unserem Labor auf dem Weg ist, mit der traditionellen Lebensmittelabteilung an Ausrüstung und Personal gleichzuziehen. Bis jetzt ist dieser Aufstockung aus keiner politischen Ecke Opposition erwachsen, was wir dankbar anerkennen und mit viel Lob erwähnen.

Die zunehmend schwieriger gewordenen räumlichen Verhältnisse lassen sich nur durch einen grosszügigen Erweiterungsbau lösen. Dieser ist in Projektierung und hat noch die Hürde einer Volksabstimmung zu nehmen. Die bisherigen Erfahrungen erlauben uns, auch diesem Vorhaben mit Zuversicht entgegenzusehen.

## SP-Umwelttagung: Arbeitsgruppenbericht 1

# Luft und Verkehr

Von Monika Siegenthaler-Süess

In der Luftdiskussion beherrschten Schadstoffe wie Stickoxide, Schwefeldioxide, die Kohlenwasserstoffe und das Ozon die Schlagzeilen. Was aber kann konkret getan werden, um diese zum Teil massiven Grenzwertüberschreitungen in den Griff zu bekommen? Heute sind Bund und vor allem Kantone und Gemeinden dazu aufgefordert Massnahmenpläne zur Sanierung auszuarbeiten und durchzusetzen. Mit «Feuerwehrübungen» dieser Art allein werden die

Aufgaben nicht gelöst. Das Bundesgesetz über den Umweltschutz verpflichtet nämlich die staatlichen Organe auch zur Vorsorge. Abgasvorschriften zum Beispiel sollen grundsätzlich für alle Emittenten, egal wie hoch ihr Anteil am gesamten Schadstoffausstoss ist, erlassen und ständig dem neuesten technisch machbaren und wirtschaftlich tragbaren Stand angepasst werden.

Eine Arbeitsgruppe der SP Umwelttagung befasste sich mit

dem Problemkreis «Luftschadstoffe und Verkehr», diskutierte die Vollzugsprobleme und erarbeitete weitere mögliche Massnahmen für die Ebenen Kantone und Gemeinden.

Selbstverständlich sind sich die Vollzugsbeamten bewusst, dass der Verkehr nicht allein als Verursacher für die «miese» Luft dasteht. Trotzdem: der Verkehr ist heute für über 70% der Stickoxide verantwortlich und emittiert rund 25% der Kohlenwasserstoffe.

Die vom Bundesrat beschlossenen schweizerischen Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge bewirken eine *Trendwende*: Bis zum Jahr 2000 dürfte die Luftbelastung durch die Motorfahrzeuge um über die Hälfte abnehmen. Vor allem bei den Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxidemissionen dürfte die Reduktion bis zum Jahr 2000 auf dem Niveau von vor 1960 sein. Nicht jedoch bei den Stickoxiden.

Es gilt also auch beim Verkehr je länger je mehr zu differenzieren. Gerade am Beispiel der Stickoxid-Emissionen wird dies deutlich. Dank der Katalysatortechnik werden die NO<sub>x</sub> Emissionen von 1984 bis 2000 um rund 82 Prozent abnehmen. Demgegenüber dürften die NO<sub>x</sub> Emissionen der Lastwagen im Vergleich zu heute um weitere 22 Prozent ansteigen, sofern keine wirksamen Abgasvorschriften erlassen werden. Die Stickoxid-Emissionen der 50 000 Lastwagen wäre damit im Jahr 2000 rund doppelt so gross wie jener der 3 Millionen Personenwagen.

#### *Noch keine Kontrollmöglichkeiten*

Seit dem 1. Oktober 1987 gelten auch für die schweren Motorfahrzeuge leicht verschärfte Vorschriften. Sie bewirken aber kaum sehr viel.

Im besten Fall werden die NO<sub>x</sub> Emissionen um ca. 10% redu-

ziert. Zudem ist noch *keine* Begrenzung des Russpartikel-Ausstosses vorgesehen.

Technisch wäre noch wesentlich mehr möglich. In den USA zum Beispiel soll bis 1994 eine schrittweise Verschärfung in drei Stufen eine Reduktion des NO<sub>x</sub>-Ausstosses um 50% und eine massive Reduktion der Russpartikel bringen.

Im August gingen in der Schweiz schärfere Dieselvorschriften, die ab 1990 in Kraft treten sollen in die Vernehmlassung.

Vor allem bei neuen LKWs wären die technischen Voraussetzungen heute schon recht gut, um verhältnismässig wenig Schadstoffausstoss zu verursachen. Schlecht hingegen ist heute der *Wartungszustand* für LKWs. Genau hier stossen die Vollzugsbeamten aber auf ein anderes technisches Problem. Im Moment verfügt noch niemand über geeignete Messmöglichkeiten für Russpartikel. Die heute übliche Beschleunigungsmessung für Russpartikel ist nur für einen bestimmten Betriebszustand aussagekräftig. Eine Simulation der Wirklichkeit hingegen ist heute noch nicht möglich. Deshalb nützt uns das für die Praxis zur Zeit herzlich wenig.

#### *30% Verkehrsreduktion in Zürich*

Nebst den technischen Massnahmen werden vor allem im Agglomerationsbereich weitere Schritte notwendig sein. Eine Elektrowatt-Studie für die Städte Zürich und Winterthur hat ergeben, dass für die Einhaltung der in der Luftreinhalteverordnung festgelegten Werte allein der Verkehr um 30% reduziert werden muss, dies nebst Massnahmen für Industrie, Gewerbe und Haushaltungen. Wollte man auch die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung einhalten, müsste für die Stadt Zürich

eine Verkehrsreduktion von 70% angestrebt werden.

Bis Anfang 1989 müssen die Kantone Massnahmenpläne gegen übermässige Immissionen erstellen und diese bis 1994 verwirklichen. Nebst den technischen Massnahmen sind für den Bereich Verkehr noch eine breite Palette von Möglichkeiten vorhanden.

So zum Beispiel:

● Durchgangsverkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren.

● Durchgangsverkehr und Schleichwege durch Wohngebiete usw. unterbinden

● Reduktion der Strassenkapazität z.B. Pflörtneranlagen Spur-reduktion.

● bauliche und gestalterische Massnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs wie vertikale Versätze und kleinmassstäbliche Gestaltung der Strassenräume.

● Parkraumbewirtschaftung z.B. zeitliche Beschränkung, keine Langzeitparkplätze für Pendler in Innenstädten und Wohnquartieren, Kurzzeitparkplätze mit Anwohnerverrechten.

● Parkraumbeschränkung z.B. Verminderung des Parkplatzangebotes, Verzicht auf Parkhäuser in Innenstädten, weniger Pflichtparkplätze vorschreiben.

● Fahrzeitverkürzungen z.B. durch Bevorzugung des öV durch eigene Fahrspuren. Bevorzugung bei Lichtsignalen.

● Netzerweiterungen, bessere Verknüpfung der öV Netze.

● Steueranreize: öV Benutzer gegenüber Autopendlern bevorzugen

● genügend gedeckte Veloabstellplätze anbieten, insbesondere an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bike and Ride).

● Parkplatzangebot für kantonale und kommunale Angestellte strikte begrenzen.

● alternative Technologien

fördern z.B. durch Beschaffung von Solarfahrzeugen, Elektrofahrzeugen usw.

● Aufnahme des Themas «Umweltschutz» in den obligatorischen Lehrplan der Schulen.

● Bei der Beschaffung von Dieselfahrzeugen im öV können heute US Grenzwerte III. Stufe verlangt werden, zumindest sollten diese Fahrzeuge mit Russfiltern nachrüstbar sein. (Serienmässige Produktion von Russfiltern noch nicht möglich.)

### Schlussbemerkung

In der ganzen Diskussion um Luft und Lärm dürfen wir nicht

vergessen, dass wir mit unserer Mobilität jährlich rund 1000 Menschen töten und Abertausende verletzen; wir verbrauchen Unmengen von Energie und sind durch diese masslose Mobilität mitverantwortlich an der Hektik in unserer Gesellschaft.

Es gilt also ganz generell:

1. Das Gesamt-Verkehrsaufkommen stabilisieren.
2. Vermehrt vom motorisierten Individualverkehr weg zum öffentlichen Verkehr
3. Langfristig das gesamte Verkehrsvolumen reduzieren.

Naturschutzgebieten, an Hecken und Feldgehölzen sowie an Waldrändern verboten ist,

– die Verwendung von Mitteln gegen Nagetiere (Rodentizide) bewilligungspflichtig ist,

– Quecksilber nicht mehr verwendet werden darf (von bewilligungspflichtigen Ausnahmen abgesehen),

– Pflanzenbehandlungs- und Holzschutzmittel als Sonderabfälle zu behandeln sind (Rückgabepflicht für Verwender, Rücknahmepflicht für Hersteller und Abgeber),

– Kompost aus Kompostwerken Schwermetallgrenzwerte nicht überschreiten darf,

– Dünger nach den Bedürfnissen der Pflanzen, den im Boden vorhandenen Nährstoffen, den Boden- und Witterungsverhältnissen auszubringen ist,

– Auftaumittel (Streusalz) auf Strassen nur verwendet werden darf, wenn sich andere Mittel nicht eignen,

– ein Kataster der PCB-haltigen Transformatoren und Kondensatoren zu erstellen ist und diese (bis 1998!) entsorgt sein müssen, – eine Rückgabe- und Rücknahmepflicht für Batterien besteht, – der Cadmiumgehalt in Kunststoffen Einschränkungen unterliegt und

– Gegenstände nicht mit Cadmium gegen Korrosion behandelt werden dürfen.

Der Vollzug der Stoffverordnung ist zwischen Bund und Kantonen aufgeteilt. Während die vorsorgliche Begrenzung der Umweltbelastung, z.B. die Kontrolle über die Einführung neuer Stoffe und ihre Umweltverträglichkeit, weitgehend Bundessache ist, haben die Kantone hauptsächlich die Aufgabe, die Verwendung und Entsorgung umweltgefährdender Stoffe zu kontrollieren.

## SP-Umwelttagung: Arbeitsgruppenbericht 2

# Boden und Stoffe

*Von Otto Sieber*

Die Stoffverordnung (StoV) soll «Menschen, Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften sowie den Boden vor schädlichen und lästigen Einwirkungen durch den Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen schützen und die Belastung der Umwelt mit umweltgefährdenden Stoffen vorsorglich begrenzen» (Art. 1).

Erreicht werden soll dies durch die allgemeine Sorgfaltspflicht im Umgang mit Stoffen sowie mit Erzeugnissen und Gegenständen, die umweltgefährdende Stoffe enthalten (Art. 9) und durch massvolles Ausbringen von Stoffen in die Umwelt (Art. 10). Die Einhaltung dieser Vorschriften muss überwacht werden (Art. 60, 61).

### Geltungsbereich und Abgrenzung

Die Stoffverordnung regelt, wie Stoffe, Erzeugnisse und Gegen-

stände auf ihre Umweltverträglichkeit hin beurteilt werden und wie mit ihnen umzugehen ist (Art. 2).

Die Stoffverordnung ist nicht die einzige Grundlage zum Umgang mit Stoffen. Sie füllt vielmehr die Lücken aus zwischen der Giftgesetzgebung und der Lebensmittelgesetzgebung. Der zentrale Aspekt ist hier nicht die menschliche Gesundheit, sondern die Belastung der Umwelt.

### Behandelte Stoffe

Die Stoffverordnung – mit den Anhängen immerhin ein Büchlein von 86 Seiten – enthält detaillierte Vorschriften zu einer Vielzahl von Stoffen. Sie schreibt u.a. vor, dass

– Waschmittel keine Phosphate, kein Nonylphenol und kein Perchlorethylen enthalten dürfen,

– die Anwendung von Herbiziden auf Gemeindestrassen, in