

# Das Dokument : ÖKU-Vorstand sagt Ja zu umverkehR

Autor(en): **Ökumenische Arbeitsgemeinschaft Kirche und Umwelt (ÖKU)**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **94 (2000)**

Heft 1

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-144219>

## **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.

# Das Dokument

## ÖKU-Vorstand sagt Ja zu umverkehR

*Der Vorstand der Ökumenischen Arbeitsgemeinschaft Kirche und Umwelt (ÖKU) empfiehlt ein Ja zur Verkehrshalbierungsinitiative, über die am 12. März abgestimmt wird. Die in der Initiative vorgeschlagenen Ziele für die Verkehrspolitik überzeugen; die Frist zur Umsetzung ist allerdings sehr kurz bemessen. Mit der Annahme der Initiative kann die Schweiz auch international ein wichtiges Zeichen für den Klimaschutz setzen.*

### Ethische Kriterien in der Verkehrspolitik

Der Verkehr gefährdet Menschen an Leib und Leben (Unfälle, Gesundheitsschäden durch Lärm und Abgase) und verursacht Gebäude- und Landschaftsschäden. Will die Schweiz zudem ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss ernsthaft senken und damit einen Beitrag zur Verminderung des Treibhauseffekts leisten, kommt sie um die Reduktion des motorisierten Verkehrs nicht herum: In der Schweiz wird ein Drittel der Energie vom Verkehr verbraucht; 97% davon stammen aus nicht erneuerbaren Quellen (Benzin, Diesel, Kerosen). 1995 erreichte der Anteil des Verkehrs 33 Prozent an den CO<sub>2</sub>-Emissionen.

*Aus christlicher Sicht* können folgende ethischen Kriterien bei der Entscheidungsfindung in der Verkehrspolitik anleiten:

1. *Recht auf Mobilität:* Die Menschen haben Anspruch auf einen angemessenen Zugang zu Mobilität, um Kontakte zu anderen Menschen zu pflegen, um Orte zu besuchen sowie Güter und Dienstleistungen zur Verfügung zu haben.
2. *Recht auf Leben und eine angemessene Lebensqualität:* Die Verkehrspolitik ist so zu gestalten, dass möglichst wenig Menschen durch den Verkehr ums Leben kommen. Ebenso ist darauf zu achten, dass die durch den Verkehr verursachten Emissionen die Lebensqualität der Bevölkerung in möglichst geringem Ausmass beeinträchtigen.
3. *Umweltgerechtigkeit:* Die natürlichen Lebensgrundlagen dürfen nicht gefährdet werden. Treibstoffe sind nicht erneuerbare Ressourcen und müssen daher möglichst sparsam und belastungsarm genutzt werden.
4. *Soziale Gerechtigkeit:* Eine verantwortliche Verkehrspolitik soll allen Menschen weltweit ermöglichen, ihr Grundbedürfnis nach Mobilität zu befriedigen. Die Vor- und Nachteile des Verkehrsaufkommens sind international und national gerecht zu verteilen.
5. *Zukunftsgerechtigkeit:* Eine verantwortliche Verkehrspolitik ist so zu gestalten, dass künftige Generationen nicht irreversibel beeinträchtigt werden.

### Ein Zeichen setzen für den Klimaschutz

Die bisher verfolgte Politik des Bundes strebte lediglich eine Reduktion des Verkehrswachstums an, jedoch keine allgemeine Verminderung des Verkehrsaufkommens. Die Bundespolitik geht davon aus, dass der freie Zugang zum Verkehr für die Wirtschaft unseres Landes von wesentlicher Bedeutung ist, und lehnt deshalb einschränkende Zielvorgaben ab.

Die Initiative umverkehR setzt zeitlich und quantitativ klare Ziele, die in Einklang mit den obigen fünf Kriterien stehen. Das Grundrecht auf Mobilität bleibt gewährleistet, da der *öffentliche Verkehr nicht eingeschränkt* wird und der motorisierte Strassenverkehr in reduziertem Mass möglich bleibt. Die umverkehR-Initiative überlässt die Gestaltung der Ausführungsgesetzgebung ausdrücklich dem Parlament und dem Bundesrat. Die von den

InitiantInnen vorgeschlagenen Massnahmen wie z.B. die Einführung des Ökobonus, eine bessere Auslastung des motorisierten Individualverkehrs, vier autofreie Sonntage, zeigen, dass eine Reduktion des Verkehrsaufkommens durchaus möglich ist.

Der ÖKU-Vorstand befürwortet die Initiative, obwohl sie eine einschneidende *Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten* innerhalb einer kurzen Zeit verlangt. Gleichzeitig bedauert er, dass das Parlament der Initiative keinen mehrheitsfähigen Gegenvorschlag gegenübergestellt hat, der die sinnvollen und nötigen Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs in einer vernünftigeren Frist eingeführt hätte. Mit einer Annahme der Initiative kann die Schweiz unter den Industriestaaten ein «Selbstverpflichtungs-Zeichen» setzen für die dringend notwendige Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses.

Bern, 7. Dezember 1999

---

Kolumne

## Elementarmenschen – Zu Michel Houellebecq's Roman «Elementarteilchen»

«*Elementarteilchen*» heisst der mittlerweile zum *Kultbuch* avancierte Roman des französischen Schriftstellers *Michel Houellebecq*. Da versuchen zwei Halbbrüder über die Frühschäden hinwegzukommen, die ihnen eine allzu emanzipierte Mutter zugefügt hat. Die Dame hat sich nämlich im Zug der Achtundsechziger-Befreiungswellen einem libertunistischen Sexleben hingegeben und ihre beiden Söhne aus zwei kaputten Ehen den jeweiligen Grossmüttern überlassen. Die Folgen liessen denn auch nicht auf sich warten. Der Mangel an mütterlicher Zuwendung im frühkindlichen Stadium hat den einen zum Sexomanen, den anderen zum quasi autistischen wissenschaftlichen Genie werden lassen. Die *Spätfolgen der Frauenbefreiung* sind bindungsunfähige, egoistische, getriebene Männer. Der eine landet auf der Suche nach dem Dauerorgasmus in der geschlossenen Anstalt, der andere findet eine Formel für das Klonen menschlicher Wesen, die ein Leben ohne die alten Erzfeinde Tod und Sexualität möglich macht. Niemand muss sich mehr sehnen, niemand muss leiden, lieben, sterben.

### Jeder ist seines Unglücks Schmied

Beiden Brüdern gelingt es nicht, eine

Bindung einzugehen. Was den Keim der Hoffnung auf eine Beziehung in sich trägt, wird in dieser Geschichte schnell, allzu schnell niedergewalzt, so als wollte der als grosser Moralist gefeierte Autor uns beweisen, dass in diesem Leben nur das Misslingen eine Chance hat, dass das Leben, einmal so oder so begonnen, einem *gnadenlosen Determinismus* ausgeliefert ist, aus dem nichts, aber auch gar nichts uns erlösen kann.

Wie viele Moralisten hat Houellebecq das Leben mit seinen Widersprüchen, seinen nicht auflösbaren Paradoxien, seinen unkontrollierbaren Grau- und Zwischentönen vielleicht nicht wirklich lieb. Zwischen «alles» oder «gar nichts» gälte es das «etwas» zu entdecken – in seiner Unvollkommenheit, seiner Dürftigkeit immerhin «etwas».

Das Schockierendste an diesem Buch sind deswegen nicht die als Schocker geschriebenen und breit ausgewalzten Pornoszenen. Ihre kenntnisreiche Pedanterie ist manchmal sogar so langweilig und voraussehbar, wie es Porno für gewöhnlich ist. Das Schockierendste ist, dass die in *Elementarteilchen* zerlegten Menschen wirklich unfähig geworden sind, Beziehungen und damit alternative Formen von Leben aufzubauen. Jedes Individuum ist sein ei-