

Position

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **81 (2001)**

Heft 12-1

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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.

Ulrich Pfister

VIEL LÄRM UM DEN LÄRM

In den neuesten Errungenschaften unseres zeitgenössischen Wortschatzes «*Downtown Switzerland*» und «*Unique Zurich Airport*» spiegelt sich nicht nur der unaufhaltsame Fortschritt der globalisierten Marketingsprache – und des Englischen in immer weiteren Lebensbereichen –, sondern auch die zunehmend dominierende Rolle Zürichs in der schweizerischen Wirtschaft und Gesellschaft. Politisch sind dem Ausspielen dieser Rolle Grenzen gesetzt, neutralisieren freundeidgenössische Abwehrreflexe und Ausgleichsmechanismen allfälligen Übermut und profitieren manche andere Stände von der Ausstrahlung wirtschaftlicher Dynamik über die Kantonsgrenzen hinaus. Was aber noch stärker ins Gewicht fällt, sind die inneren Widerstände und Hemmnisse. Nicht zufällig entfalten Oppositionsbewegungen in den Zentren stets ihre grössten Wirkungen, erhalten ökonomische, ökologische und soziale Gegensätze in prosperierenden Agglomerationen härtere Konturen.

Dynamik und Wohlstand lassen sich nicht zuletzt an der Zunahme der Mobilität messen. Verkehrsprobleme führen zu politischen und ideologischen Konflikten mit höchsten emotionalen Werten. Der Kanton Zürich hat in der Umweltpolitik und mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs Vorbildliches geleistet. Das Nationalstrassennetz aber weist im Raum Zürich noch immer empfindliche Lücken auf, und nach langer verkehrspolitischer Pattsituation in der Stadt werden bereits konstruktive Nullsummenlösungen als «historische» Kompromisse gefeiert.

Der Keim zu grösseren Auseinandersetzungen liegt indessen zur Zeit vor allem im Luftverkehr. Der Ausbau des Zürcher Flughafens ist unbestreitbar nicht nur für den regionalen, sondern für den schweizerischen Wirtschaftsstandort insgesamt von grösster Bedeutung. Die entsprechenden Vorlagen sind denn auch von der Mehrheit der Zürcher Stimmbürgerschaft stets gutgeheissen worden. Doch mit der ständigen Zunahme des Luftverkehrsvolumens und der

Konzentration auf wenige erstklassige Hub-Standorte in Europa wachsen trotz technischer Fortschritte die politischen Widerstände in der dicht besiedelten Flughafenregion und zudem jenseits der nahen Landesgrenze in besorgniserregendem Mass an. Gerade die an sich logische Privatisierung erfordert nun von den Behörden viel Umsicht und Fingerspitzengefühl bei der Wahrnehmung der öffentlichen Interessen. Die angestrebte ausgeglichene Verteilung der Fluglärmbelastungen hat nicht etwa zur Entspannung geführt, sondern den Kreis der Betroffenen vergrössert und bisher Privilegierte ins gegnerische Lager getrieben.

Nun droht neues Ungemach durch die sich aus umweltpolitischen Gründen aufdrängenden raumplanerischen Massnahmen. Die Standortgunst der Flughafennähe hat seinerzeit die Besiedelung gefördert und Werte geschaffen, die im nachhinein aufgrund der Lärmbelastung teilweise eingeschränkt werden müssen. Paradoxaer Weise sehen sich so Leute und Gemeinden «bestraft», die vorher von der mit Lärm verbundenen Entwicklung profitiert haben. Wer dagegen ankämpft, muss sich immerhin bewusst sein, dass die Preisgabe einer attraktiven Verkehrsinfrastruktur letztlich dieselbe Wirkung einer Wohlstandsminderung hätte, und zwar ökonomisch in weit grösserem Umfang.

Letztlich stellen sich wie überall die Grundfragen nach dem Preis des Wohlstands und den Grenzen des Wachstums. Es sind nicht die Strassen und die Fahrzeuge, die der Umwelt schaden. Es ist auch nicht «die Wirtschaft», die fliegt und Lärm verursacht. Es sind die Menschen in ihrem unbegrenzten Drang nach Bewegung. Ein sensibleres Umweltbewusstsein hat in vielen anderen Bereichen Konflikte entschärft und ermutigende Fortschritte gezeitigt. Es wird auch die vermeintlich letzte Bastion der Freiheit noch erobern und zu einem verantwortungsbewussteren, qualitätsorientierten Umgang mit der Mobilität führen müssen. Nur so kann der Lärm, den wir machen, in den Grenzen des Erträglichen gehalten werden. ♦