

Strassenkampf ...

Fortsetzung von Seite 43

Projekt erarbeitet. Das wird kantonal geprüft und von Dienststellen sowie Umweltorganisationen beurteilt. Dann geht das Rössli auf Bundesebene los, und die betroffenen Ämter liefern Einschätzungen ab. Nach zig Runden und Jahren wird das Auflageprojekt öffentlich. Ab dann kann es - wie im Fall von Feldis - Einsprachen hageln.

Dabei involvieren Planer von Anfang an ein Ökobüro, das alles nach einem Punktesystem beurteilt. Für das Zerstören einer Trockenmauer zum Beispiel gibt es Minuspunkte, die mit gesetzlich geforderten Ersatzmassnahmen anderswo ins Plus führen müssen. Dennoch wird bisweilen moniert, ökologische Anliegen kämen zu kurz: «Unsinn», sagt Moreno Bonotto, der beim Bündner Amt für Landwirtschaft und Geoinformation die Abteilung Strukturverbesserungen leitet. «Wir wollen zwar primär die landwirtschaftliche Nutzfläche erhalten, versuchen aber, alle Interessen gleich zu gewichten.»

Bündner Spezialität

Wie im Fall Feldis abgewägt wurde, darf Bonotto nicht sagen: kein Kommentar, solange das Genehmigungsverfahren nicht über die Bühne ist. Das heisst es bei den involvierten Behörden, für die Feldis ebenso ein Reizwort ist wie die Melioration im Dorf. Wissen möchte man etwa, was in wie steilem Gelände vertretbar ist. Ob man bei Wegen mit Steigungen von unter 12 Prozent nicht besser auf Beton verzichtet, was unter anderem das Bundesamt für Umwelt (Bafu) fordert.

So absurd es klingen mag: Um solche Sachen wird gefeilscht, als wäre man auf einem Basar im Fernen Osten. Es geht um Normen beziehungsweise den Spielraum, den sie offenlassen. Von Fahrbahnbreiten über Kurvenradien bis zu Materialien gibt der Bund alles in Richtlinien vor. Und

Wo die Gelder des Bundes landen

87 Mio. Fr.

Vom aktuellen Jahresbudget für Strukturverbesserungen geht rund die Hälfte in den Tiefbau.

646 Mio. Fr.

In den letzten zwanzig Jahren sind am meisten Gelder in den Bau von Wegen geflossen.

14,7 Mio. Fr.

So wenig wurde seit 2003 für ökologische Massnahmen ausgegeben. Weil diese aber zu ungenau erfasst wurden, werden die Beträge höher geschätzt.

in deren Rahmen bauen Bündner besonders gern Betonspurwege, die sie zu einer Art Spezialität gemacht haben wie die Capuns auf dem Teller. Spurwege sind zwar teuer, aber man kann sie steiler bauen und damit Kurven und Landverbrauch sparen. Zum Einsatz kommen sie ab einer Steigung von 8 bis 12 Prozent.

Die Grauzone liegt somit bei 4 Prozent. Oder man könnte auch sagen die Kampfzone: Nach den Einsprachen wurde sowohl das Wegnetz als auch der Anteil der Betonspuren auf 65 Prozent reduziert. Was den einen immer noch zu viel ist, das ist den anderen zu wenig. Allen voran Ingenieur Gieri Luzi, 75, Planer der alten Schule. Er ist in Scheid aufgewachsen, im Nachbardorf von Feldis, und hat das Projekt entscheidend geprägt. Im ganzen Kanton tragen Gesamtmeliorationen seine Handschrift, Spurweg-Anteil bis zu 85 Prozent. «Für die Gemeinden sind sie schlicht das Beste», sagt Luzi, «sie müssen jahrzehntlang keinen Franken Unterhalt zahlen.»

So wird er entweder als Heilsbringer gesehen oder als Ursprung allen Übels: Gieri Luzi war es, der die heute so umstrittenen Spurwege 1990 zum ersten Mal im Bündnerland verbaut hat. Damals seien sie als Errungenschaft gesehen worden, als Alternative zu asphaltierten Wegen, auf denen nicht einmal das Vieh gern läuft, erzählt er mit Stolz in der Stimme. Und man kann sie ja auch als Kompromiss zwischen Technik und Natur sehen: Während sich Kleinstlebewesen auf aufgeheiztem Beton die Füsse verbrennen, haben sie auf dem Grünstreifen eine rettende Insel. Auch im Bau seien sie ökologischer, sagt Luzi, ja Beton möge in der Herstellung CO₂-intensiv sein, dafür müsse um Welten weniger Material verbaut werden. «So etwas wie in Feldis habe ich noch nie erlebt.»

Die Zeiten haben sich geändert, die Lebensräume schrumpfen und mit ihnen die Artenvielfalt. Nach der Klimakrise ist auch die Biodiversitätskrise in der Mitte der Gesellschaft angekommen und mit ihr die Erkenntnis, dass kaum eines der in der Bundesstrate-

gie Biodiversität formulierten Ziele erreicht ist. Und vielleicht hat der wachsende Widerstand auch damit zu tun, dass die sogenannten Strukturverbesserungen auch Verschlechterungen mit sich bringen können.

In Ramosch, Unterengadin, sagte der Gemeindepräsident nach einer Gesamtmelioration, dass es landwirtschaftlich weder so breite Strassen noch Hartbeläge brauche. Im Schanfigg kämpft die IG Naturweg auch deshalb für eine naturverträglichere Melioration, weil Wanderer Betonspuren meiden. Und hätte im Domleschg die Umweltingenieurin Nina von Albertini nicht für die Sanierung der Naturstrasse nach Dusch gekämpft, wäre die heute 3,85 Meter breit, asphaltiert und vermutlich nicht mehr im Bundesinventar der historischen Verkehrswege. «Der normierte Ausbau ist oft fragwürdig», sagt sie, Ortsgegebenheiten und Schutzziele müssten besser berücksichtigt werden. Die Sanierung der Naturstrasse war zwar billiger als der geplante Ausbau, dafür muss die Gemeinde mit dem Unterhalt auch für den Erhalt von Werten zahlen.

Normen des letzten Jahrhunderts

Alle verweisen auf Systemfehler bei der obersten Subventionsbehörde, dem Bundesamt für Landwirtschaft (BLW). Während der Strassenbau mit Millionen unterstützt wird, müssen Gemeinden den Unterhalt aus eigener Kasse zahlen. Verleitet das nicht dazu, die Wege etwas gar fleissig zu befestigen?

«Nein», sagt Thomas Hersche, BLW-Fachbereichsleiter Meliorationen. «Auch wir schaffen einen Anreiz, um Strassen zu unterhalten.» Bei Kieswegen zum Beispiel kann man alle acht Jahre einen kleinen Beitrag beziehen und kantonal ergänzen. In jedem Fall sei klar festgelegt, wann es einen Hartbelag brauche, sagt Hersche. «Unsere Richtlinien basieren auf wissenschaftlichen Erkenntnissen. Wo kein Beton nötig ist, zahlen wir diesen auch nicht.»

Und damit wären wir wieder bei diesen Normen, die vielen so ein Dorn im Auge sind. Jahrzehntlang auf Basis derselben Richt-

linien bauen, ob im intensiv bewirtschafteten Mittelland oder in ökologisch wertvollen Berggebieten, ist das noch zeitgemäss?

«Unsere Richtlinien bilden nur Leitplanken», sagt Hersche. «Gerade wird mit der Branche eine neue Arbeitshilfe ausgearbeitet.» Die sogenannte aktuelle stammt offenbar noch aus den neunziger Jahren. Nächstes Jahr soll die neue kommen, frühestens.

Frühestens nächstes Jahr sind auch die Resultate der Untersuchung zu erwarten, die von der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) angeregt wurde. So etwas wie ein einheitliches System zur Bewertung ökologischer Ersatzmassnahmen, das gibt es noch gar nicht. Und auch frühestens nächstes Jahr muss das Update zur zentralsten aller Fragen kommen: Wie stark schädigen Strukturverbesserungen die Artenvielfalt?

Sehr stark, lautet der Befund einer Studie der Eidgenössischen Forschungsanstalt (WSL) und der Akademie der Naturwissenschaften Schweiz, die 162 biodiversitätsschädigende Subventionen identifizierte. Im Auftrag des Bundesrats müssen acht davon genauer untersucht werden - die Strukturverbesserungen zählen auch dazu. «Von einem Missstand zu sprechen, ist falsch», sagt Hersche und betont, dass die Ökologie für moderne Meliorationen sehr wichtig sei. «Vernachlässigt haben wir sie sicher nicht.»

So oder so: Projekte, Überarbeitungen, Studien - die Meliorationspraxis ist offenbar in Generalüberholung, wie ein Auto, das ohne Service nicht auf die Strasse sollte. Zumindest aus ökologischer Perspektive. Wie es in Feldis weitergeht, wird sich im September zeigen, wenn der Departementsentscheid erwartet wird. Stefan Battaglia befürchtet das Schlimmste. Und auch Gabrielle Frey mag jetzt nicht daran denken. Nach einer Wanderstunde ist sie im Tit unten angekommen, wo sich die Frauenschuhe im Wind wiegen und dabei aussehen wie lachende Comicfiguren. Alle Pflanzenfans sind nicht mitgekommen, um das Spektakel zu bestaunen. So eine Wildnis hat halt auch Nachteile: Sie ist voller Zecken.

ANZEIGE

TATEN STATT WORTE NR. 234

TATENDRANG

UNTERSTÜTZT SCHWEIZER BERGGEBIETE.

KW 30/23

Mit jedem Pro Montagna Produkt unterstützen Sie die Coop Patenschaft für Berggebiete. Diese finanziert jährlich rund 200 Selbsthilfeprojekte von Bauernfamilien - bis heute mit über 15 Millionen Franken.

TATEN-STATT-WORTE.CH

Für mich und dich.

Die Unzahl von Katharina Schüller

5000

Euro pro Auto

Eine autofreie Welt wäre kein Paradies

Autos sind teuer, das weiss jeder. Man muss sie kaufen, pflegen, reparieren. Dazu kommen Parkgebühren, Versicherungsprämien oder auch die Kosten für verlorene Zeit im Stau. Die sind kaum zu bemessen, drei Mobilitätsforscher haben es trotzdem getan - und kommen auf 555 Euro im Jahr. Doch damit nicht genug: In ihrer Studie aus dem Jahr 2022, beziffern sie neben den individuellen auch die externen: die sozialen Kosten des Autofahrens. Dazu zählen gesundheitliche Kosten durch Luftverschmutzung, Lärm und Unfälle, gesellschaftliche Aufwendungen für Strassen oder die Folgen für den Klimawandel durch Emissionen. Insgesamt, so der Schluss, soll jedes Benzin-Auto die Allgemeinheit gut 5000 Euro pro Jahr kosten.

Diese Zahl ist so imposant wie falsch. Erstens gaukelt sie Exaktheit vor, wo es keine gibt. Was ist zum Beispiel das Leben eines Menschen wert, der in einem Verkehrsunfall stirbt? Allein über diese Frage könnte man ganze Bücher schreiben und würde doch keine Wahrheit finden. Zweitens und vor allem müsste man für eine fundierte Aussage auch berechnen, was Autos der Gesellschaft bringen. Die Autoren sprechen zwar von einer Kosten-Nutzen-Analyse. Aber den sozialen Nutzen von

Autos ziehen sie nicht in Betracht - oder anders gesagt: Sie ignorieren die externen Kosten, die in einer alternativen Welt entstünden: einer Welt, in der keine Autos verkehrten.

Gut möglich, dass die Gesellschaft ohne Autos reicher wäre. Aber sicher nicht um 5000 Euro pro Jahr und erspartem Gefährt. Denn auch in öffentlichen Verkehrsmitteln verliert man zum Beispiel Zeit; auch Busse brauchen Strassen, und auch unter Fahrradfahrern gibt es Unfälle. Zudem sind Autos von grossem Wert, wenn es auf flexible Mobilität ankommt. Wie sonst würden ellige Arzneimittel in die Läden gebracht oder hochschwängere Frauen nachts in eine Klinik kommen? Autos helfen auch Menschen, aus Kriegsgebieten zu fliehen, und ermöglichen Hilfslieferungen in Krisenregionen. Damit retten sie Millionen Leben - die alle in Rechnung zu stellen wären.

Natürlich: Manche Wege zu Fuss zu machen oder auf überflüssige Paketlieferungen zu verzichten, tut Mensch und Umwelt gut. Aber es braucht keine Pseudorechnungen, um zum Schluss zu kommen, dass man das Auto auch einmal in der Garage lassen könnte.

Katharina Schüller ist Statistikerin und Unternehmerin.

GETTY



66

Bis zu fünf Prozent der Seegrasbestände im Mittelmeer werden durch ankernde Superjachten zerstört.

Jeden Sommer trudeln die schwimmenden Paläste in Europa ein: Drei Jachten in Barcelona. (20. 9. 2022)

«Ich wäre für Segeljachten»

Mehr CO₂ geht kaum: Eine einzelne Motorjacht belastet die Umwelt stärker als 8000 Schweizer. Wie soll eine freie Gesellschaft dem begegnen? Der Soziologe Grégory Salle hat Ideen. **Interview: Vito Avantario**

NZZ am Sonntag: Herr Salle, Entschuldigung, aber Sie gönnen anderen ihr Glück nicht.

Grégory Salle: Warum?

Sie haben ein Buch über Jachten geschrieben, die Schiffe und deren Besitzer kommen darin schlecht weg. Würden Sie insgeheim selber gerne einmal auf einer Superjacht mitfahren?

Danke, nein. Die Welt der Superreichen ist nicht die meine. Ich beobachte sie lieber aus sicherer Entfernung an der Côte d'Azur. Dabei kam mir auch die Idee zu dem Buch: Vor ein paar Jahren lag ich am Strand und sah vor lauter Jachten das Meer kaum. Aber wenn Sie mich zwingen, würde ich eine Reise auf der «REV Ocean» machen. Hinter dieser Jacht steht eine Nonprofitorganisation, die auf den norwegischen Milliardär Kjell Inge Røkke zurückgeht. Ab 2024 soll sie mit Schleppnetzen rund fünf Tonnen Kunststoff pro Tag aus dem Meer sammeln. Eine Superjacht, die sich dem Schutz der Meere widmet, scheint mir sinnvoll. Die anderen dienen meist dem Privatvergnügen.

Private Vergnügen sind in unserer Gesellschaft zum Glück erlaubt. Welches Problem haben Sie mit den Superjachten?

Sie stellen eine enorme Umweltbelastung dar, und das ist keine Privatsache. Superjachten verbrennen Unmengen Treibstoff. Die «Eclipse» des russischen Oligarchen Roman Abramowitsch etwa stösst jährlich knapp 34 000 Tonnen CO₂ aus. Zum Vergleich: Ein durchschnittlicher Schweizer verursacht vier Tonnen CO₂ pro Jahr. Und das ist nicht alles: Manche Jachten lassen illegal Abwässer ins Meer ein und zerstören mit ihren Ankern wertvolles Seegras. Dieses sogenannte Neptungras gedeiht im Salzwasser, eine Hektare liefert rund fünfmal mehr Sauerstoff als die gleiche Fläche Regenwald.

Wie gross sind diese Umweltzerstörungen?

In den letzten hundert Jahren ist der Neptungrasbestand im Mittelmeer um rund 30 Prozent zurückgegangen. Einer der Gründe ist die Erwärmung der Meere. Bis zu fünf Prozent der Bestände im Mittelmeer werden aber durch ankernde Superjachten zerstört.

Manche der Seegrasflächen liegen in Schutzgebieten, diejenigen vor der Baleareninsel Formentera etwa stehen auf der Liste des Unesco-Weltkulturerbes. Werden Jachtbesitzer für Zerstörungen an solchen Orten gehandelt?

Grégory Salle



Der 45-jährige Franzose ist Experte für Jachten: 2022 ist sein Buch «Superjachten» bei Suhrkamp erschienen. Als Soziologe und Politologe ist Salle Research Fellow am Centre national de la recherche scientifique in Paris.

Um diese Gebiete zu überwachen, haben Küstenschutz und Wasserschutzpolizei oft zu wenig von allem: Personal, Boote, Geld. Zudem ist die Strafverfolgung von Umweltdelikten juristisch kompliziert: Um etwas gegen sie in der Hand zu haben, müsste man Kriminelle auf frischer Tat ertappen. Man müsste Taucher losschicken, um die Vergehen zu belegen. Dafür fehlen die Mittel.

Superreiche besitzen nebst Jachten oft auch Privatjets, ihre grenzenlose Mobilität macht sie zu den grössten CO₂-Emittenten: Das reichste Prozent der Menschen soll rund 17 Prozent aller Emissionen verursachen. Auf lange Sicht schränkt die Freiheit einiger weniger also die Freiheit der vielen anderen ein. Wie ist diesem Problem zu begegnen?

Es ist klar: Indem Superreiche ihre Flieger, Jachten und Helikopter zu jeder Zeit an jeden Ort der Welt steuern, belasten sie die Umwelt - und verschlechtern so die Lebensbedingungen aller Menschen. Ich würde die Freiheit des Einzelnen immer verteidigen, aber unverkennbar ist da etwas aus den Fugen geraten, was nach Korrektur ruft.

Was heisst das? Wären Sie dafür, Jachten zu verbieten, wenn man das könnte?

Die umweltschädlichsten zweifellos. Und allgemein wäre ich dafür, sie stark zu verkleinern und nur mit Segeln zu bauen. Natürlich ist das nur ein kleiner Teil des Problems, aber Wachstumsstopp könnte hier ansetzen.

Wie könnten Korrekturen in anderen Bereichen aussehen?

Nehmen wir den Tourismus. Ich bin seit meiner Kindheit ein leidenschaftlicher Skifahrer. Inzwischen richtet der Skitourismus aber so grosse Schäden an, dass man sich fragen muss, ob diese Reisefreiheit uns ökologisch nicht in ernste Schwierigkeiten bringt - und Einschränkungen nach sich ziehen muss. Man könnte zum Beispiel im Rotationsverfahren ökologisch überlastete Skigebiete, aber auch Strände, temporär schliessen, damit sie sich erholen. Dann öffnet man sie wieder und schliesst dafür andere.

Was halten Sie vom Zertifikatehandel für Privatpersonen? Menschen, die viel CO₂ ausstossen, müssten Zertifikate von anderen kaufen, die einen geringen Verbrauch haben.

Ich finde, der einzelne Mensch sollte am Ende der Verantwortungskette stehen.

Vorher müssten Unternehmen in die Verantwortung genommen werden, Fluggesellschaften, Tourismusanbieter oder Nahrungsmittelkonzerne. Auch Werften, die Superjachten bauen, könnte man mit Auflagen dazu bringen, ökologisch verträglichere Antriebe zu entwickeln und verwenden.

Werften geben aber nur ungenügende Auskunft über ihre Vorhaben. In Ihrem Buch nennen Sie sie «die verborgenen Stätten der Produktion».

Vor allem über die Arbeitsbedingungen in den Werften weiss man kaum etwas. Man kennt nur einige Zahlen: Über eine Million Menschen sind in der Branche beschäftigt, der Bau einer 65 Meter langen Jacht bietet rund 350 Personen gut zwei Jahre lang Arbeit. Weltweit bauen etwa 100 Werften Jachten im grossen Format - und der Markt boomt: 1993 waren etwa 1500 Superjachten weltweit registriert. Heute sind es 6000.

2024 soll die «Somnio» ausgeliefert werden, sie wird 222 Meter lang sein, darauf 39 Luxuswohnungen, die grösste à 963 Quadratmeter. Das Konzept: heute mit der Wohnung in der

Grössere Schiffe, mehr Protest

In den letzten Jahrzehnten haben Jachten zugelegt

Auch der Luxus kennt seine Routinen: Alljährlich im Sommer absolvieren viele Jachtbesitzer den «Milk Run» - sie verlassen ihre Winterquartiere in der Karibik, um sich einige Zeit an Europas Mittelmeerküsten aufzuhalten. Beliebte sind die Balearen oder San Remo, Nizza und die Amalfiküste, St-Tropez natürlich, neuerdings auch Kroatien oder Apulien. Die Inhaber der weltweit rund 6000 gemeldeten Jachten sind oft unbekannt, nicht selten sind die Schiffe offshore registriert. Klar ist, dass sie dauernd wachsen: Die hundert grössten Jachten sind im Durchschnitt hundert Meter lang, noch 1990 genügten 45 Meter, um in die Top 100 der grössten Jachten zu kommen. Parallel dazu wächst auch der Ärger: Als Symbole der Superreichen und deren Emissionen geraten die Schiffe ins Visier von Klimaaktivisten, auf Ibiza wurde Mitte Juli eine Jacht mit Farbe besprayed.

Südsee, morgen in der Antarktis. Können Sie verstehen, dass manche in einem solchen Leben maximales Glück sehen?

Ja. Auf den ersten Blick betreffen Superjachten nur einen winzigen Bruchteil der Menschheit, der draussen auf dem Meer seine Exzentrizität auslebt. Sobald die schwimmenden Paläste aber in Häfen einfahren, lösen sie bei der Bevölkerung Assoziationen aus. Glück, Reichtum und Unabhängigkeit gehören bei vielen zu den Dingen, die sie mit Jachten verbinden. Doch Superjachten symbolisieren auch anderes: Gier, Verschwendung, Steuerhinterziehung und unklare Besitzverhältnisse sind ebenfalls mögliche Assoziationen. Sicher ist: Diese ausufernde Form von Reichtum war in keiner Phase des Kapitalismus zuvor möglich.

Auch im Mittelalter oder in der Renaissance haben Reiche Prunk zelebriert und Paläste besessen. Sagen Sie jetzt nicht, der Neoliberalismus sei schuld am heutigen Exzess.

Der moderne Finanzkapitalismus hat eine Masslosigkeit und Frivolität hervorgebracht, die es so bisher nie gab. Und Social Media verstärkt den Narzissmus der Superreichen: Auf den Plattformen lassen sich Lebensweisen hervorragend zur Schau stellen. Der Exzess wird dadurch sichtbar wie nie zuvor.

Bei allen Problemen: Es tut sich auch etwas. Die Weltschiffahrtsorganisation entschied kürzlich, bis 2050 klimaneutral zu werden. Wird die Jachtbranche dem Trend folgen?

Auf Messen und Konferenzen kündigen Branchenvertreter jede Menge an. Rolls-Royce und die deutsche Lürssen-Werft etwa haben gemeldet, dass sie an einem Jachtmotor arbeiten, der mit Methanol läuft. Oft sind solche Ankündigungen aber eher ein Versuch der Industrie, dem Superkonsum von Superreichen einen grünen Anstrich zu verleihen. Die Party soll weitergehen.

2025 wird die «Earth 300» zu Wasser gelassen. Sie wird mit 300 Metern die grösste Superjacht der Welt sein, soll als Forschungsschiff dienen und einen relativ geringen CO₂-Ausstoss haben. Fahren Sie mit?

Die «Earth 300» wird mit Atomkraft laufen. Daher ändert sie nichts an meiner Skepsis gegenüber Superjachten. Ich bevorzuge eher kleine, mechanische Fahrzeuge, wie mein Grossvater früher. War etwas kaputt, reparierte er es - und weiter ging's.