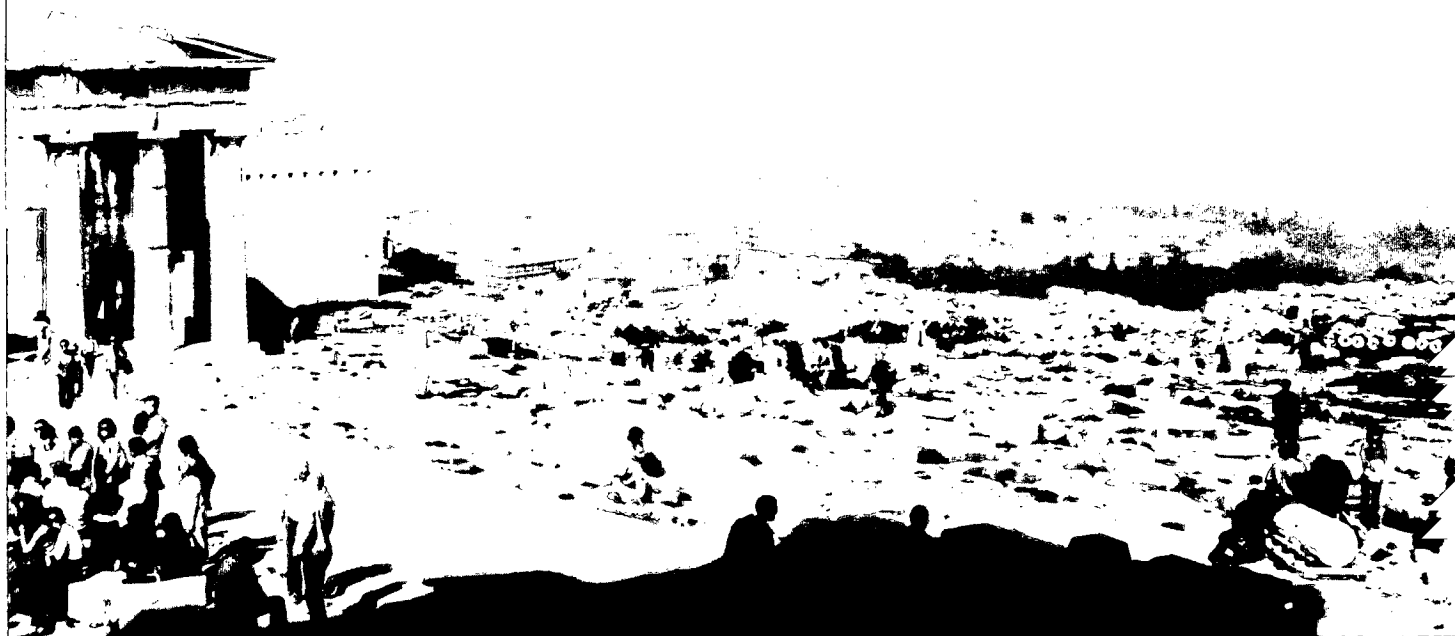




Smog über Athen, bedrohte Akropolis: „Bewölkt auch bei heiterem Himmel“

GRIECHENLAND

Gefangene der Wolke

Autos dürfen nicht mehr in die Innenstadt, Betriebe müssen schließen: Mit harten Notstandsmaßnahmen gehen Athens regierende Sozialisten gegen die verpestete Luft in Athen vor.

Als konservativer Regierungschef machte sich Konstantin Karamanlis Sorgen, Athen könne eines Tages „unbewohnbar“ werden. Gleichwohl wußte er keinen Rat, getan wurde fast nichts.

Als Staatspräsident, die Sozialisten waren unterdessen an der Macht, riet er dem Umweltminister Antonis Tritsis, den Athenern – immerhin gut 40 Prozent aller Griechen – die Wahrheit zu sagen: daß sie wohl mindestens sechs bis sieben Jahre mit der „Wolke“ leben müßten.

Die „Wolke“ ist ein Gemisch aus Giftgasen und Schadstoffen, eine seit rund zwei Jahren fast ständige Himmelserscheinung über dem einst strahlend blauen attischen Himmel von Athen. Die Hellas-Hauptstadt, so klagen viele ihrer 3,5 Millionen Einwohner, sei wohl der einzige Platz der Welt, der auch bei heiterem Wetter „bewölkt“ ist.

Tage- und nicht selten wochenlang verursacht die Giftwolke Kopfweh und Atemnot, Herzbeschwerden und Augenbrennen, Nervosität und Unlust. Vier von zehn Athenern, ergab eine Umfrage, haben vor Umweltverschmutzung größere Angst als vor Arbeitslosigkeit.

Außerdem quält die Athener, daß ihre antiken Ruinen auf der Akropolis unter der verseuchten Luft langsam, aber ste-

tig zerbröseln und verfallen. Was in zweieinhalb Jahrtausenden Wind, Wasser, Kriege und Kunsträuber nicht vollbracht haben, der Smog scheint die Vernichtung der Bauten zu bewerkstelligen.

Die Luftpest über Athen hat ähnliche Ursachen wie die von Madrid oder Rom – mangelnder Emissionsschutz für Industriebetriebe, so gut wie keine Abgas-Kontrolle bei Kraftfahrzeugen –, aber sie ist schlimmer. Zu dem üblichen Schmutzgemisch kommen noch ungewöhnlich hohe Belastungen aus Kaminen, denn griechische Ölheizungen werden mit Heizöl betrieben, dessen Schwefelgehalt die Grenzwerte anderer EG-Staaten weit übertrifft.

Ganz spezifisch für die Athener Luftverseuchung aber ist die geographische Lage der Stadt: Die dichte Bergkette rund um den Athener Talkessel begünstigt besonders im Hochsommer sogenannte Inversionswetterlagen. Wärmere Luftschichten schieben sich dabei über kühle, der Luftaustausch steht still. Nur Wind und Regen vermögen das giftige Luftgemisch aus Schwefel- und Stickstoffdioxid, Kohlenwasserstoff, Ozon und Kohlenmonoxid zu verjagen.

Die seit Oktober letzten Jahres regierenden Sozialisten hatten im Wahlkampf versprochen, die „Wolke“ zu vertreiben. Doch einmal an der Macht, zögerten sie Entscheidungen hinaus. Am vorletzten Freitag endlich befand das Kabinett auf einer Sondersitzung, die Lage sei „besonders kritisch“. Ein Katalog einschneidender Notstandsmaßnahmen soll den Hauptstädtern das Leben zumindest etwas erträglicher machen:

In diesem Monat dürfen die rund 500 000 Privatwagenbesitzer im Raum Groß-Athen zwischen fünf Uhr morgens

und fünf Uhr nachmittags nur jeden zweiten Tag fahren, abwechselnd die mit geraden und ungeraden Autokennziffern. Nur an Wochenenden können alle ihre Autos benutzen.

Ein ausgedehnter Stadtbezirk aber, der das Verwaltungs- und Geschäftszentrum, jedoch auch dicht besiedelte Wohnviertel umfaßt, wurde zum Sperrgebiet für Privatautos erklärt. Das generelle Fahrverbot für private Personen- und Lastkraftwagen zwischen acht Uhr morgens und vier Uhr nachmittags zwingt die meisten der dort wohnenden oder arbeitenden Athener, mit Massenverkehrsmitteln oder Taxis an den Arbeitsplatz oder heim in die Wohnung zu fahren. Zentrumsbewohner, klagte die regierungsnahe „Eleftherotypia“, seien „Gefangene der Wolke und der Maßnahmen der Regierung“.

Vom Fahrverbot ausgenommen sind lediglich Staatsfahrzeuge, Arzt- und Invalidenwagen, Schulbusse sowie motorisierte Touristen und Auslandsgriechen für die ersten 40 Tage ihres Aufenthalts.

Selbst ausländische Diplomaten, bis auf den jeweiligen Botschafter, müssen sich dem Fahrverbot fügen. Umweltsündern drohen Schnellgerichtsverfahren mit Maximalbußen von einer Million Drachmen (36 000 Mark).

Entschlossen auch verfahren die Regierenden mit dem Umweltverschmutzer Industrie. Für 20 Fabriken wurde ein Betriebsverbot erlassen, weitere 44 müssen binnen einer bestimmten Frist ihren Betrieb stilllegen oder umsiedeln.

Im Juli und August werden Betriebe wie Ziegeleien, Metallgießereien und Lackierereien eine Zwangspause von einer Woche pro Monat einlegen, weitere 59 Betriebe ihre Tätigkeit sogar bis zu



Verkehr in Athen*: 36 000 Mark Strafe für Umweltsünder

einem Monat einstellen und ihr Personal in die Ferien schicken. 21 Fabriken, darunter Brauereien, Mühlen, Textilbetriebe und Schokoladenfabriken, erhielten die Auflage, während des Sommers den Brennstoffverbrauch und die Produktion bis zu 75 Prozent zu drosseln.

Aber mit Anlagen zur Reinhaltung der Luft können sich die Industriellen Zeit lassen. Heute verfügen nur rund 50 von insgesamt 2500 Betrieben im Stadtgebiet über Staubfilter, der Rest muß sie binnen zwei Jahren einbauen lassen.

Außerdem wagten es die Sozialisten bei aller Entschlossenheit nicht, eine neue Arbeitszeitregelung einzuführen, welche die Verkehrs- und Umweltbelastung mildern könnte: die in der nördlichen Hälfte Europas übliche, durchgehende Arbeitszeit. Doch die ist in sämtlichen warmen Mittelmeerländern unpopulär. Die Arbeitnehmer bangen um ihre Siesta, lieber fahren sie zweimal täglich zur Arbeit und zurück.

Erste Folge der Umweltschutz-Maßnahmen für die griechische Metropole: Privatfirmen flüchten an die Stadtperipherie, Geschäfts- und Büromieten fallen rapide, Garagen stehen leer, Laden- und Garagenbesitzer in der City drohen, ihre Betriebe zu schließen. „Das Zentrum von Athen stirbt“, schrieb die regierungsnahe „Ta Nea“.

* Vor dem Fahrverbot.

Gewinner der Umweltmisere sind eindeutig die Taxibesitzer. Rund 15 000 Taxis erstürmen täglich das Stadtzentrum und erzielen jetzt an einem Tag den Umsatz einer Woche. Die jählings verbesserten Gewinnaussichten lockten sogar Taxibesitzer aus der Provinz in die Hauptstadt.

Ansonsten sorgen knatternde Mopeds und Motorräder für den üblichen Gestank und Lärm.

So hart die Maßnahmen der Sozialisten auch anmuten, sie können allenfalls vorübergehende Erleichterung bringen, dauerhafte Lösungen, so glauben Umweltexperten, erfordern mehr Zeit und Geld. Dimitris Papaioannou etwa, Ökologe und Chemie-Ingenieur, errechnete, daß fünf Milliarden Drachmen, etwa 180 Millionen Mark, ausreichen würden, um alle Industriebetriebe mit Staubfiltern auszustatten und die Massenverkehrsmittel Athens auszubauen: weniger als die Kosten für die Prachtstraße Leoforos Syngrou, die der damalige Premier Karamanlis für seinen Freund Giscard d'Estaing zur Feier des EG-Beitritts der Griechen vor anderthalb Jahren bauen ließ. Und noch viel weniger als die Rüstungsanstrengungen, die das Land im Rahmen der Nato zu leisten hat.

Papaioannou: „Lieber Geld gegen die Wolke als Geld für die Nato.“

JUGOSLAWIEN

Zu blöd

An der Spitze der Regierung in Belgrad steht erstmals eine Frau – aber die Verfassung gibt ihr nur begrenzte Kompetenzen und Rechte.

Das Belgrader Magazin „Nin“ sah ein Marterfeuer, wenn nicht gar einen Scheiterhaufen lodern: „Man wird sie schon bald auf offener Flamme rösten.“

Gemeint war die bisherige kroatische Parteiführerin Milka Planinc, 57, die gerade neue jugoslawische Regierungschefin wurde oder, wie es in der Amtssprache umständlich heißt, Vorsitzende des Bundesexekutivrates. Zwei Jahre nach Titos Tod ist das Amt des Premiers erstmals in der Geschichte des balkanischen Vielvölkerstaats, erstmals in der Geschichte eines kommunistischen Staates, von einer Frau besetzt.

Daß die Kroatin mit der zeitlosen Kurzhaar-Frisur an die Spitze kam, hat sie weder der Emanzipation noch auffallenden politischen Fähigkeiten zu verdanken, sondern dem bereits zu Lebzeiten Titos eingeführten Prinzip der „kollektiven Führung“ und der „ständigen Amterrotation“, zusätzlich kompliziert durch einen strengen Proporz nach nationalem Schlüssel.

Das inzwischen zum Gesetz erhobene welt einmalige Ämter-Karussell schreibt jährlichen Wechsel in der Führung aller Staats- und Parteigremien vor, im achtköpfigen Staatspräsidium ebenso wie im sechzehnköpfigen Parteipräsidium des „Bundes der Kommunisten Jugoslawiens“. Die Rotation wurde – als Titos Erbe – auch auf alle regionalen und örtlichen Führungsgremien ausgedehnt und hält Zehntausende von Funktionären in Bewegung. Der Aufstieg in einen höheren Kreisel ist indes bisher die Ausnahme geblieben.

An sich wollte Tito auch die nach nationalem Proporz vergebenen Bundesministerien in das jährliche Wechselspiel einbeziehen, doch diesen Plan mußte er wieder aufgeben: Verwaltungsfachleute hatten ihn davon überzeugt, daß die Effektivität der Minister durch eine so kurze Amtszeit leiden könnte. Mehr als vier Jahre Amtszeit, mit dem Recht auf einmalige Wiederwahl, stehen nach jugoslawischem Gesetz aber auch den Ministern nicht zu. Damit die rotierenden Genossen im Regierungsgeschäft mehr Muße zum Einarbeiten haben, bleibt die Hälfte der 28 Minister ohne Portefeuille.

Tito wollte mit dem von ihm erdachten Sesselflüchtigen vor allem so tief verwurzelte Balkan-Traditionen wie Ämterpatronage und Vetternwirtschaft in Schranken halten.

Zudem sollten in dem von Tito geschaffenen Vielvölkerstaat alle sechs Teilrepubliken – Serbien, Kroatien, Slowenien, Mazedonien, Bosnien-Herzogo-