

Zweite Sitzung – Deuxième séance

Dienstag, 8. März 1977, Vormittag

Mardi 8 mars 1977, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Wyer

76.078

**Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge.
Volksbegehren****Pollution de l'air par les véhicules à moteur.
Initiative populaire**Botschaft und Beschlussentwurf vom 8. September 1976
(BBl III, 549)

Message et projet d'arrêté du 8 septembre 1976 (FF III, 557)

Berichterstattung – Rapports généraux

Allgöwer, Berichterstatter: Am 26. September 1974 hat die Arbeitsgruppe «Saubere Schweiz» eine ausgearbeitete Initiative gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge mit 53 000 gültigen Unterschriften eingereicht. Sie trug den Namen «Albatros» – nach dem Dictionnaire Sturmvoegel mit Flügeln mit gegen 3 Meter Spannweite –, wohl als Symbol für die Grösse und Weitschichtigkeit des Problems.

Tatsächlich ist dieses Problem von grosser Wichtigkeit. Aber wir müssen wissen, dass es nicht nur durch die Motorfahrzeuge entstanden ist, sondern ebenso durch die Industrieanlagen, durch die häuslichen Feueranlagen und auch durch verschiedene andere Institutionen, die unsere moderne Welt geschaffen hat. Dabei müssen wir uns im klaren sein, dass die Schweiz bevorzugt ist, weil wir keine grossen Industrieanlagen wie etwa im Ruhrgebiet haben. Wir haben keine Hüttenwerke, wir haben also verschiedene Verschmutzungen nicht zu ertragen, wie es Deutschland, Frankreich oder England tun müssen.

Trotzdem ist es wegen der Tatsache, dass die Motorfahrzeugzahl auf etwa zwei Millionen gestiegen ist, notwendig, dass wir uns sehr ernsthaft mit dem Problem befassen. Wir haben es mit Bleivergiftungen, mit Dunstbildungen, mit Rückständen auf Nahrungsmitteln und mit unserer Gesundheit zu tun. Die Kommission hat dieses Problem sehr ernsthaft geprüft; sie war schon im letzten Herbst bereit; sie hatte Hearings mit den Initianten, mit den Vertretern der Automobilindustrie und mit Behördenvertretern durchgeführt. Leider ist ihre Arbeit aber nicht vor den Rat gekommen, weder im September noch im Dezember. Wir mussten immer wieder zurückstehen vor anderen, vielleicht sogar dringenderen Gesetzesvorlagen.

Kaum war die letzte Dezembersession zu Ende, erschien in der damals noch lebenden «National-Zeitung» ein Artikel mit dem Titel «Wie Bern eine Initiative erledigt», und es wurde so getan, als ob man in Bern die ganze Sache nicht ernst genommen hätte. Es wurde sogar geschrieben, dass eine «Farce» eingeleitet worden sei. Noch heftiger ging der «Blick» mit der Sache um, und zwar unter dem Titel «Der schleichende Tod aus dem Auspuffrohr». Da wird wieder einmal dem Volk das Gruseln beigebracht unter dem Titel «Selbstmord auf Raten». Wenn Sie dann die zugehörigen Bilder ansehen, so erblicken Sie einerseits ein Liebespaar mit Masken auf einem Bänkli und andererseits einen Friedhof, und darunter steht: «Der Alp-

traum der Gasmaske rückt näher und die Friedhöfe füllen sich.» So kann man mit einem Horror-Journalismus alles übertreiben.

Ich möchte festhalten, dass niemand daran dachte, die Ernsthaftigkeit dieses Problems zu bestreiten und auch niemand dieser Sache ausweichen wollte. Wir haben die Initianten angehört. Sie machten einen sehr ernsthaften Eindruck. Wir haben ferner feststellen können, dass die Initianten aus Idealismus handelten. Ihnen erscheint das Problem so ernst, dass sie die Mühe einer Initiative auf sich genommen haben. Ihre Forderungen sind in der Sache grundsätzlich berechtigt: einmal die Reduktion des Kohlenmonoxydgehaltes und des Kohlenwasserstoffes sowie der Stickstoffoxyde, im weiteren auch die Kontrolle der Fahrzeuge während der Dauer ihres Gebrauchs, und zwar begrenzt auf etwa 100 000 km. Diese Forderungen sind berechtigt, und wir haben ihnen ausdrücklich zugestimmt. Wir haben auch gefunden, dass bei neuen Motorfahrzeugen sehr viel strenger vorgegangen werden sollte, dass wir die Grenzwerte in der Schweiz so ansetzen sollten, dass keine Gefahr für Menschen, Tiere und Pflanzen mehr besteht.

Auf der anderen Seite, das mussten auch die Initianten zugeben, hat ihre Initiative Schwächen; einmal, weil in der Verfassung grundsätzlich nicht solche Einzelheiten, die für den Moment vielleicht wichtig sind, die aber sehr bald wieder überholt sein können, verankert werden sollten. Vor allem haben die Initianten nicht bedacht, dass die Bundesversammlung drei Jahre Zeit hat, um eine Initiative zu behandeln. Wenn die Initiative im September 1974 eingereicht wurde, so hätten wir Zeit bis Herbst des laufenden Jahres, um die Behandlung durchzuführen. Alsdann müsste noch ein Abstimmungstermin gefunden werden, den der Bundesrat anzusetzen hat. Wenn also Daten in einer Verfassungsinitiative eingesetzt werden, dann sollte man kalkulieren, dass die Verwirklichung vier bis fünf Jahre dauern kann. Die Initianten haben denn auch freimütig zugegeben, dass sie die Fristen unterschätzt und sich als politisch Unerfahrene geirrt hätten. Das scheint mir an sich verzeihlich zu sein.

Deshalb glaube ich auch persönlich, dass der Vorschlag der ständerätlichen Kommission, so wie er der Öffentlichkeit bekanntgegeben worden ist, die Initiative wegen dieser Datenfrage als ungültig zu erklären, nicht richtig ist. Wir haben leider in unserer Kommission diese Frage nicht behandelt, weil sie gar nicht gestellt wurde. Aber ich fände es politisch falsch, und es hätte eine schlechte Wirkung in der Öffentlichkeit. Die Ungültigerklärung würde den Eindruck erwecken, als ob das Parlament die Behandlung unerwünschter Initiativen solange verzögern könnte, bis die Frist zu ihrer Verwirklichung abgelaufen ist. Wenn der heutige Zustand mit zu zahlreichen Initiativen überwunden werden soll, dann sicher nicht durch Ungültigerklärung. Das ist meine persönliche Ansicht, weil wir in der Kommission darüber nicht geredet haben. Es ist etwas anderes, ob wir die Initianten gewinnen können, angesichts der Vorkehrungen des Bundesrates die Initiative zurückzuziehen, worauf ich am Schluss meines Referates noch zu sprechen komme.

Wenn wir auf der einen Seite die Initianten wegen ihres Ernstes und wegen ihres Einsatzes loben, dann müssen wir aber auf der anderen Seite auch dem Bundesrat ein Lob erteilen, und zwar weil er in den letzten Jahren einiges vorgekehrt hat. Zum Beispiel hat er einer Motion von 1971 über die Grenzwerte der Abgase zugestimmt, die von Herrn Schalcher ausgegangen ist, und er hat sich bemüht, diesen Dingen nachzugehen. Er hat auch einer Motion von Ständerat Urech zugestimmt, dass diese Frage der Abgasbekämpfung studiert werden müsse und zusätzlich auch noch gegen den Lärm angegangen werden sollte.

So entstand der Bericht vom 20. November 1974, der die grundsätzlichen Probleme schildert und die technische Zielsetzung fixiert. Vor allem ist in diesem Bericht eine klare Zeittabelle enthalten. Sie finden Zulassungsvorschriften

ten mit konkreten Massnahmen bis Januar 1978, dann die Massnahmen nach dem 1. Januar 1978, die verschiedenen vorgesehenen Kontrollen, weitere Massnahmen für die Umrüstung von Fahrzeugen, zukünftige Angaben über Abgas- und Lärmverhalten neuer Fahrzeugtypen, Begünstigung besonders abgas- und lärmarmen Fahrzeuge. Es ist in diesem Bericht ein klares Versprechen des Bundesrates auf Seite 14 enthalten, das lautet: «Der Bundesrat ist gewillt, an der längerfristigen Zielsetzung auch angesichts der zu erwartenden wirtschaftlichen Auswirkungen festzuhalten.» Aus diesem Grunde wurde beantragt, vom Bericht nicht nur Kenntnis zu nehmen, sondern «den Zielsetzungen sowie den vorgesehenen Massnahmen und den für den Bund daraus sich ergebenden finanziellen und persönlichen Konsequenzen zuzustimmen».

Unser Rat hat diese Zielsetzungen des Bundesrates bejaht, nur der Ständerat machte gewisse wirtschaftliche Vorbehalte. Wir können aber feststellen, dass sich der Bundesrat an diese Zielsetzung hält, und anlässlich unserer Kommissionssitzung hatten wir den Vorsteher des Justiz- und Polizeidepartements eindrücklich gefragt, ob diese Zielsetzung auch in Zukunft gelte; denn vom Willen des Bundesrates in dieser Beziehung hängt es ab, ob die Initianten bereit sind, ihre Initiative zugunsten dieser Zielsetzung zurückzuziehen. Wir können also feststellen, dass Herr Bundesrat Furgler mehrfach diese Zusicherung gegeben hat.

Die getroffenen Massnahmen sind sehr zahlreich; ich will Ihnen nur einige wenige aufzählen: die Verordnung wegen der Abgase von 1969; die genauen Vorschriften für Benzin- und Dieselmotoren; 1972 verschärfte Mindestforderungen an Motorleistungen; im Sommer 1973 der Beitritt zur europäischen Übereinkunft, die allerdings ein Minimum darstellt. Es ist dann auch mit Recht von den Initianten gesagt worden, dass wir alles tun sollten, um diese internationale Übereinkunft zu verbessern, da im Jahre 1958 die Erkenntnis der Schädlichkeit der Abgase noch nicht so weit gediehen war wie heute.

Ein wichtiges Kapitel ist die Begrenzung der Bleizusätze. Dafür ist eine lange Reihe von Massnahmen vorgesehen, und ich komme am Schluss noch darauf zu reden, dass auch unsere Kommission diese Forderung in den Vordergrund gerückt hat. Hinzu kommt die Bekämpfung der Lärmemissionen. Ein schwieriges Kapitel sind dabei die Kontrollmessungen. Sie sind relativ einfach bei neuen Fahrzeugen; sie verlangen aber einen grossen Aufwand bei Fahrzeugen, die schon längere Zeit in Betrieb sind. Sie sind vor allem von den Kantonen durchzuführen und bringen selbstverständlich auch eine gewisse Kostensteigerung.

Nun hat der Bundesrat schon im Oktober 1976 «Aenderungen der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge» herausgegeben, wonach auf 1. Januar 1977 gewisse Vorschriften in Kraft getreten sind. Sie betreffen 2-Takt-Motoren, Motorräder, Dieselmotoren, Lärmmessungen, Motorfahrzeuge, Windschutzscheiben, landwirtschaftliche Traktoren. Es ist eine Verordnung, die eine wesentliche Verschärfung der Kontrolle der Motorfahrzeuge mit sich bringt. Alle diese technischen Fragen haben wir uns durch aufschlussreiche Hearings erklären und erhärten lassen.

Wir haben einen ganzen Tag zugehört, wie sich die verschiedenen Kreise dazu stellen, einmal die Initianten unter Führung ihres Präsidenten, Herrn Ruf. Wir haben gesehen, was ich am Anfang schon sagte, dass die Initianten technisch über ein grosses Wissen verfügen, dass sie aber auch überzeugt sind, dass von diesem Wissen her mehr vorgekehrt werden muss als bisher. Sie haben versucht, dieses technische Wissen in die politische Wirklichkeit umzusetzen. Ihre Forderungen sind grundsätzlich berechtigt und sollten auch schrittweise verwirklicht werden. Entscheidend ist, dass die Initianten sagten, sie seien zwar vom Bericht von 1974, den ich vorhin schilderte, beeindruckt, und sie hofften, dass der Bundesrat sich strikte an

diesen Bericht halte, dass sie aber bedauern, dass diese Massnahmen in ihrer Gesamtheit erst auf 1982 in Kraft treten sollen und nicht schon – wie sie es gehofft hatten – auf das Jahr 1977. Sie haben aber doch den Eindruck gemacht, wenn der Bundesrat nun diese Massnahmen ernsthaft ergreift, dass sie dann einverstanden wären, auf einen Abstimmungskampf zu verzichten.

Nach den Initianten haben wir Vertreter der Automobilwirtschaft angehört. Diese haben meiner Ansicht nach offen Auskunft gegeben, indem sie auf die Schwierigkeiten des Umbaus, die Schwierigkeiten der Handelsbeziehungen, die Schwierigkeiten in der ganzen Wirtschaftsstruktur hingewiesen haben und davor warnten, man solle nicht zuviel erwarten. Aber andererseits war doch der Wille zu erkennen, dass auch sie interessiert sind, dass diese notwendigen Aenderungen vorgenommen werden, und glücklicherweise hilft uns hier der Konkurrenzdruck. Insbesondere gibt es Modelle in Japan, die bereits den Abgasanforderungen, die wir wünschen, entsprechen, und wenn in Amerika die Vorschriften verschärft werden, ist anzunehmen, dass auch die amerikanischen Automobile, die wir einführen, diesen Vorschriften entsprechen werden, so dass sich sukzessive auch die europäische Automobilindustrie daran halten muss. Hier ist der Konkurrenzdruck von grosser und wohlthätiger Bedeutung.

Drittens haben wir die Behörden angehört, die uns über die internationalen Handelsbeziehungen orientierten, die uns über die verschiedenen Untersuchungen ins Bild setzten und die uns den Eindruck vermittelten, dass die Behörden gewillt sind, Mittel und Wege zu suchen, um diesen Forderungen zu entsprechen. Auch sie haben indes ebenfalls auf gewisse Schwierigkeiten hingewiesen.

Ich habe vorhin gesagt, dass ich es bedaure, dass wir nicht schon im September oder Dezember über diese Dinge reden konnten; denn inzwischen hat sich eine gewisse Versteifung ergeben. Die Initianten haben mit der Unterstützung ihres Präsidenten im vergangenen Monat eine Basisinformation herausgegeben, in der es gegen den Schluss hin in bezug auf den Bericht des Bundesrates vom 20. November folgendes heisst: «In diesem Bericht werden erfreulich konkrete Massnahmen ins Auge gefasst, deren Endziel, die stufenmässige Eliminierung der schädlichen Abgaskomponenten bis zur Reduktion um 80 Prozent gegenüber dem Jahre 1974, rein materiell nicht weit von unseren Forderungen entfernt sind.»

Somit stellt der Präsident des Initiativkomitees fest, die Zielsetzung des Bundesrates stehe nicht weit von seinen Zielen entfernt, und laut jenem Bericht hätte dieses Endziel bis 1982 erreicht werden können. Die Zeitdifferenz von fünf Jahren könnte man noch auf sich nehmen. Hier möchte ich beifügen, dass Herr Bundesrat Furgler in der Kommission mit Nachdruck erklärt hat: «Die Richtlinien und Zielvorstellungen des Berichtes von 1974 sind als verbindlich zu betrachten.» Die anderen Bedingungen der Initianten, wie die sofortige ausländische Typenprüfung und Kündigung internationaler Abkommen, sind vorläufig noch nicht beantwortet. Wir stellen aber fest, dass trotz der Verschärfung, trotz der leichten Versteifung der Standpunkte, auch die Initianten offenbar immer noch bereit wären, die Initiative zurückzuziehen, wenn ihre Forderungen durch Zusicherungen des Bundesrates erfüllt würden.

Auch die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz sagt in einer Stellungnahme, solche Einzelvorschriften gehörten eigentlich nicht in die Verfassung, und vor allem weist sie darauf hin, dass bei einem allfälligen Abstimmungskampf eine Verwerfung wahrscheinlich sei, was der ganzen Regelung der Umweltfrage und der Frage der Luftverschmutzung einen schlechten Dienst leisten würde. Deshalb sollten wir alles tun, um den Rückzug dieser Initiative zu erreichen, weil meiner Ansicht nach mit den Vorschriften des Bundesrates, die er schrittweise erfüllen will, das Ziel – wenn auch nicht in diesem Jahr, so doch in vier bis fünf Jahren – erreicht werden kann.

Zusammenfassend möchte ich feststellen, dass die Kommission mit der Zielsetzung der Initiative einverstanden ist. Sie ist aber auch einverstanden mit der Zielsetzung des Berichtes 1974 des Bundesrates, und sie glaubt deshalb, dass wir damit zu Rande kommen und es nicht nötig haben, einen Abstimmungskampf durchzuführen, der sehr schwer zu gewinnen wäre. Wir hoffen deshalb, auch in diesen heutigen Verhandlungen, dass wir eindeutige Zusicherungen des Bundesrates erhalten, die dann verbindlich sind, wenn hier gesagt wird, dass der Bundesrat sie in die Wirklichkeit umsetzen will. Sollten die Initianten aber aufgrund dieser Zusicherungen nicht bereit sein, ihre Initiative zurückzuziehen, dann müssten wir – so schwer es uns fällt – die Ablehnung empfehlen, und zwar einfach darum, weil dann die Frage der Daten tatsächlich eine Rolle spielt.

Es gibt eine Minderheit unserer Kommission, die vorschlägt, man möchte diese Initiative ohne Empfehlung vorlegen. Aber ich glaube, wenn wir aus juristischen Gründen sagen müssen, dass diese Initiative nicht mehr erfüllbar ist in bezug auf die Daten, dann wäre eine Ablehnung notwendig.

Ich möchte Ihnen also empfehlen, die Initiative als einen ernsthaften Beitrag zur Bekämpfung der Luftverschmutzung zu würdigen in der Hoffnung, dass diese Initiative angesichts der Zusicherungen des Bundesrates zurückgezogen wird. Sollten aber die Initianten nicht dazu bereit sein, dann wären wir gezwungen, die Ablehnung zu empfehlen.

Zum Schluss haben wir – wie ich Ihnen bereits ausführte – die Frage des Bleigehalts in den Vordergrund gerückt. Unser Kollege Früh hat einen Motionstext eingebracht, der Ihnen ausgeteilt worden ist und der lautet: «Der Bundesrat wird ersucht, den maximal zulässigen Bleigehalt im Motorbenzin spätestens ab 1. Januar 1978 auf 0,15 Gramm pro Liter Benzin herabzusetzen.» Die Kommission hat diese Motion übernommen, sie zu der ihrigen erklärt, und sie empfiehlt Ihnen, dieser Motion zuzustimmen.

Mme Bauer, rapporteur: Une initiative populaire contre la pollution atmosphérique causée par les véhicules à moteur, appelée aussi «initiative Albatros», a été déposée le 26 septembre 1974. Munie d'une clause de retrait, elle a récolté 53 121 signatures valables. Nous la résumerons en ces termes: l'article 24septies, 1er alinéa, de la constitution doit être complété par des dispositions tendant à abaisser la teneur en substances nocives des gaz d'échappement des véhicules à moteur. Les émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote, les émissions de fumée, en particulier des véhicules à moteur Diesel, doivent être contrôlées. Des prescriptions plus sévères seront appliquées aux véhicules neufs dès le 1er janvier 1977 tandis que les véhicules usagés seront équipés de dispositifs antipolluants dès le 1er janvier 1978.

La commission du Conseil national s'est réunie les 12 et 13 novembre 1976 sous la présidence de M. Allgöwer, conseiller national. Elle a procédé à plusieurs auditions. Elle a entendu, tout d'abord, le président du comité d'initiative, M. Hubert Ruf, ainsi que trois membres de l'Association pour la protection de l'environnement, parmi lesquels nous citerons le président de cette association, le Dr Schär, conseiller national. Se sont exprimés ensuite des représentants de l'industrie automobile, importateurs et fabricants, notamment des directeurs de la maison Saurer SA. Rappelons que, si la Suisse ne fabrique pas de voitures en série, ses véhicules utilitaires, tels que camions, autobus, tracteurs, comptent parmi les meilleurs sur le plan international.

Enfin, des fonctionnaires de la Division du commerce et de l'industrie ainsi que des responsables de la protection de l'environnement des villes de Berne et de Genève ont donné leur avis.

Après avoir entendu M. Furgler, président de la Confédération, conseiller fédéral chargé du Département de jus-

tice et police, ainsi que ses collaborateurs, après en avoir longuement délibéré, la commission du Conseil national, à une majorité de 8 voix contre 4, a décidé de suivre la proposition du Conseil fédéral et de rejeter l'initiative sans proposer de contre-projet.

La première objection du Conseil fédéral concerne les délais, qu'il juge insuffisants. Déposée en septembre 1974 et soumise aujourd'hui seulement aux Chambres (je vous rappelle que, faute de temps, elle n'a pas pu être discutée en décembre), l'initiative propose en effet l'introduction de certaines mesures antipolluantes pour le 1er janvier 1977, d'autres pour le 1er janvier 1978. Or, selon l'article 27, 1er alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils, le délai imparti à l'Assemblée fédérale pour se prononcer expire le 25 septembre 1977. Il est donc exclu que les prescriptions exigées par l'initiative entrent en vigueur le 1er janvier 1977 ou même le 1er janvier 1978, ces délais étant soit dépassés, soit trop courts.

Le Conseil fédéral rappelle par ailleurs que les valeurs limites qu'il a fixées dans son rapport de 1974 et dans son message de septembre 1976 sont pratiquement identiques à celles de l'initiative mais qu'elles seront appliquées en deux étapes, les unes en 1978, les autres en 1982.

Les autres objections du Conseil fédéral sont d'ordre constitutionnel, économique, politique et technique. – Les bases constitutionnelles et légales existent déjà, déclare le Conseil fédéral, qui accordent à la Confédération la compétence d'édicter des prescriptions semblables à celles que réclame l'initiative.

L'article 37bis, 1er alinéa, de la constitution fédérale, est cité, selon lequel la Confédération peut édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles. Cet article est complété par le nouvel article 24septies, 1er alinéa: «La Confédération légifère sur la protection de l'homme et de son milieu naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodantes qui leur sont portées. En particulier, elle combat la pollution de l'air et le bruit.»

Enfin, l'article 8, 1er et 2e alinéas, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière est également mentionné.

Plutôt que de modifier la constitution, comme l'initiative le demande, le Conseil fédéral propose d'édicter des prescriptions sur les gaz d'échappement des véhicules automobiles.

Sur le plan économique, le Conseil fédéral affirme que peu de constructeurs d'automobiles pourraient, dans un délai aussi bref, adapter leurs véhicules aux nouvelles normes, d'où une limitation des possibilités de choix, une augmentation du prix des véhicules adaptés et une crise possible au niveau de l'emploi dans la branche automobile.

Pour des raisons politiques, le Conseil fédéral estime que la Suisse ne saurait faire cavalier seul et qu'il importe de s'en tenir aux mesures adoptées par la Commission économique pour l'Europe. Au cours de l'été 1973, il rappelle que notre pays a adhéré à l'accord international qui concerne «l'adoption de conditions uniformes d'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur». En même temps, la Suisse a déclaré adopter le règlement n° 15 de la Commission économique pour l'Europe qui tend à uniformiser les prescriptions relatives aux émissions de gaz polluants pour les moteurs. Sur proposition de la Suisse, la Commission économique pour l'Europe prévoit d'autre part de renforcer encore les prescriptions sur les gaz d'échappement.

Quant aux objections d'ordre technique, formulées par les représentants de l'industrie, nous les résumerons en ces termes: «Les fabricants ne sauraient dans un laps de temps aussi court modifier la construction des moteurs à l'intention du marché suisse qui ne représente qu'une proportion infime du marché international. De plus, les voitures usagées devraient être équipées d'un catalyseur qui augmenterait leur prix de revient et dont l'efficacité est contestée.»

Enfin, ultime argument pour écarter l'initiative, «les moteurs non polluants fonctionnent avec de l'essence sans plomb introuvable actuellement sur le marché suisse». Pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral estime que l'initiative, dont les exigences seront remplies de toute manière en 1982, doit être rejetée.

Examinons maintenant l'argumentation des partisans de l'initiative. S'ils admettent que les bases constitutionnelles et légales existent, ils dénoncent les hésitations, les atermoiements du Conseil fédéral. L'article 24^{septies} le charge pourtant de légiférer pour protéger l'homme et son milieu naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes, en particulier contre la pollution de l'air. Certes, on a pris un certain nombre de mesures, mais elles sont insuffisantes, ce qui justifie le lancement de l'initiative. Ils dénoncent également l'insuffisance des mesures effectuées en Suisse, l'absence de statistiques due à la parcimonie des moyens mis à disposition pour les problèmes qui ont trait à la pollution de l'air. Ils rappellent que nombreuses ont été depuis quelques années les interventions aux Chambres fédérales. Citons les motions de MM. Bratschi et Schalcher, conseillers nationaux, ainsi que celle de M. Urech, conseiller aux Etats. Tous insistent sur l'urgente nécessité de limiter strictement la pollution atmosphérique causée par les véhicules à moteur. Ils se basent sur des statistiques dont on ne peut nier qu'elles sont inquiétantes. Selon l'Office fédéral pour la protection de l'environnement, les quantités suivantes de matières toxiques ont été rejetées dans l'atmosphère en 1972 dans notre pays: monoxyde de carbone, 1 155 000 tonnes; hydrocarbures, 165 000 tonnes; oxyde d'azote, 50 000 tonnes; plomb, 165 000 tonnes, et encore faudrait-il mentionner toutes les autres substances nuisibles rejetées également dans l'atmosphère par notre parc de véhicules à moteur qui dépasse le nombre de deux millions. Fait surprenant, la récession n'affecte pas le marché de l'automobile, puisqu'il s'est vendu l'an dernier, en Suisse, 8 pour cent de voitures neuves de plus que l'année précédente. S'y ajoutent encore les émanations toxiques de l'industrie et du chauffage urbain qui, selon des mises en garde répétées des météorologistes, sont en train de modifier profondément et de manière irréversible les températures et les climats de notre planète.

La configuration de la Suisse, avec ses agglomérations souvent nichées au creux des vallées, favorise, ne l'oublions pas, les inversions de température. La pollution de plusieurs de nos villes, situées dans une cuvette et entourées de montagnes, a pu être comparée à celle des villes de la Ruhr.

L'Office fédéral de la protection de l'environnement l'affirme: «Un assainissement de la situation de l'hygiène de l'air dans les villes et régions avoisinantes devrait constituer le premier objectif; le 60 pour cent de la population de la Suisse est concentré dans ce type de région. La contribution des gaz d'échappement des véhicules à moteur aux atteintes y est grande.» L'Office fédéral de la protection de l'environnement souligne encore: «Les valeurs-limites publiées en septembre 1976 par l'Organisation mondiale de la santé pour les émissions de dioxyde d'azote et d'hydrocarbure sont atteintes en Suisse en plusieurs endroits. Le smog oxydant n'est plus une exclusivité de Los Angeles. Il se forme aussi dans nos régions. Il en résulte toutes sortes de malaises, tant physiques que psychique, parmi lesquels il faut citer l'asthme, les allergies, les troubles du système respiratoire, tels que les bronchites chroniques et les pneumonies, et les risques accrus de malaises cardiaques.»

Les auteurs de l'initiative mentionnent en outre l'étude des Drs Blumer et Reich, publiée en 1976 dans le *Bulletin des médecins suisses*, qui affirme que les cancers sont neuf fois plus nombreux chez ceux qui habitent au bord des routes à forte circulation. Le plomb serait le principal responsable. Dans une lettre datée du 1er octobre 1976, remise aux membres de la commission, le professeur

Schlatter et le Dr Knüttli, de l'Institut de toxicologie de l'Ecole polytechnique fédérale, confirment cette augmentation des cas de cancer par rapport à la moyenne suisse et ils font part de leur intention de poursuivre les recherches y relatives.

Les auteurs de l'initiative insistent également sur la différence de ton entre le rapport de 1974 et le message de septembre 1976, ce dernier témoignant d'un net affaiblissement de la volonté politique au profit de considérations d'ordre économique et technique qu'ils jugent contestables. On a tendance à minimiser, à négliger les coûts sociaux dus à ce que l'on appelle pudiquement «les maladies de la civilisation» et à accorder la priorité aux intérêts de quelques groupes économiques puissants, offirment-ils. Ne serait-ce pas là pourtant l'occasion de pratiquer enfin une véritable médecine préventive?

Les objections d'ordre technique ne sont pas convaincantes. Les moteurs non polluants ou peu polluants – il faut bien insister sur ce point – sont vendus dans des pays tels que les Etats-Unis et le Japon qui ont édicté des lois très strictes, les Etats-Unis dès 1965, le Japon dès 1967. Sait-on que, depuis 1968, les modèles européens importés aux USA sont équipés de moteurs ou de dispositifs antipolluants, appelés catalyseurs, alors que l'on continue à vendre chez nous les modèles polluants que nous connaissons? Sait-on qu'il existe en particulier un moteur Volkswagen et un moteur Honda pratiquement non polluants? Il faut souligner qu'en séance de commission, une belle publicité a été faite à ces deux marques de voitures. La Honda Civic CVCC, avec son moteur à charge stratifiée, qui est produite à la cadence de plusieurs milliers d'exemplaires par mois, répond déjà aux valeurs limites prévues pour 1982 par la Suisse. Le surplus de dépenses serait de 300 à 400 francs suisses. Il ne s'agit donc pas d'un problème technique, affirment les auteurs de l'initiative. Le problème technique est résolu, mais il importe qu'une véritable volonté politique se manifeste fermement au niveau de nos autorités. La technique doit être au service de l'homme, ce n'est pas l'homme qui doit s'adapter, au risque d'y perdre sa santé, à une technique toute-puissante. Il sera nécessaire de diminuer le pourcentage du plomb dans l'essence, pour pouvoir utiliser ces nouveaux moteurs et ces catalyseurs. Alors, même si l'essence coûte un peu plus cher, même si nos voitures sont un peu moins nerveuses, même s'il faut subventionner les raffineries afin qu'elles se reconvertisent et s'agrandissent, la commission du Conseil national pense que nous devons accepter la diminution du taux de plomb dans l'essence en considérant que diminueront par voie de conséquence les maladies citées tout à l'heure.

Par la voix de M. Früh, conseiller national, la commission unanime vous proposera dans un instant une motion à laquelle nous vous prions d'accorder votre soutien. Il s'agit de réduire la teneur en plomb de l'essence normale de 0,40 à 0,15 gramme par litre dès le 1er janvier 1978, à l'image de ce qui est pratiqué déjà en Allemagne.

Le Département fédéral de l'intérieur nous a remis hier un document selon lequel il souscrit aux termes de la motion. Par contre, la teneur en plomb du super-carburant ne serait abaissée qu'en 1982 et c'est en 1990 seulement, dans treize ans, qu'on en arriverait à l'essence sans plomb, normale et super.

Pour ce qui est des arguments politiques, l'initiative estime que la Suisse peut et doit jouer en Europe, dans la lutte contre la pollution atmosphérique, le rôle de pionnier et stimuler ainsi les recherches de l'industrie automobile qui a prouvé aux USA et au Japon qu'elle est capable de s'adapter aux exigences. Si notre pays entend aller au-delà des valeurs-limites, prescrites par le règlement n° 15 de la Commission économique pour l'Europe, prescriptions qui selon l'Office de protection de l'environnement sont insuffisantes, si notre pays souhaite aller dans le sens d'un renforcement de ces mesures, nous serions alors, à ce moment-là, au niveau de celles qui sont prises

aux USA et au Japon; nul ne peut nous en empêcher. Les règlements fixent les normes en dessous desquelles on ne peut aller mais rien ne nous empêche de les améliorer encore.

Enfin, les auteurs de l'initiative, appuyés sur ce point par plusieurs conseillers nationaux, déplorent que les résultats des tests de voitures concernant le bruit et la pollution atmosphérique n'aient pas encore été publiés. Ces tests avaient été demandés par une commission unanime de notre Conseil en automne 1975. Quelle est la position du Conseil fédéral à ce sujet? A-t-il l'intention de publier ces tests et dans quel délai? Sinon, pour quelles raisons y renonce-t-il? Ne nous méprenons pas, les soucis exprimés par l'initiative reflètent l'inquiétude d'une part de plus en plus grande de la population et elle est partagée par de nombreux scientifiques, médecins, chimistes, biologistes. C'est pourquoi nous ne pouvons suivre le Conseil des Etats qui déclare l'initiative irrecevable. Le sujet revêt trop d'importance. Ce serait une faute politique que de vouloir l'écarter, que de vouloir le nier.

Pour conclure, je dirai que face aux contradictions, aux hésitations de certains experts, les membres de la commission du Conseil national ont témoigné d'un même souci de voir le Conseil fédéral adopter une attitude ferme et tenir les engagements auxquels il a souscrit dans son rapport de 1974.

Plusieurs députés ont affirmé que leur vote dépendrait des assurances que donnerait M. le président de la Confédération Furgler. Si le Conseil fédéral s'engage à introduire les valeurs-limites qu'il a fixées dans le rapport de 1974, valeurs-limites qui seraient introduites les unes en 1978, les autres en 1982 et qui aboutiraient en fait aux mêmes résultats que ceux proposés par l'initiative «Albatros», alors l'initiative devient superflue. Les auteurs de l'initiative seraient alors prêts à la retirer ce qui, de l'avis des membres de la commission, serait la meilleure solution. Si les deux tiers des membres de la commission ont proposé de rejeter l'initiative, l'autre tiers, estimant qu'elle exprime incontestablement une préoccupation profonde et amplement justifiée, propose de soumettre l'initiative au peuple sans recommandation.

Allgemeine Aussprache – Discussion générale

Ueltschi: Es ist bestimmt niemand in diesem Ratssaal, der sich nicht nach sauberer und gesunder Luft sehnt und bereit ist, gegen alle Verschmutzungstendenzen anzutreten. Der Sprechende glaubt in der Lage und bestimmt nicht schlecht legitimiert zu sein, sich zum Problem der Luftverschmutzung zu äussern, da er selbst und die vielen Anwohner der Simmentalstrasse seit Jahren das muntere Vergnügen haben, die Auswirkungen der Abgase und des Lärms der im Stillstand oder im Schrittempo auf 40 bis 50 km Länge zurückgestauten Autokolonnen zu erdulden. Dann gibt es erst noch Leute, die diesem menschenunwürdigen Zustand nicht abhelfen wollen. Es ist achtens- und zugleich begrüßenswert, dass die Arbeitsgruppe «Saubere Schweiz», St. Gallen, im Herbst 1974 die Volksinitiative «Albatros» eingereicht hat. Wie bereits von den Kommissionssprechern erläutert wurde, verlangt die Initiative, dass die Schadstoffe in den Abgasen der Motorfahrzeuge auf 1. Januar 1977 stark herabgesetzt werden, auf einen Termin also, der schon längst verstrichen ist. Die verlangten Grenzwerte entsprechen weitgehend jenen des Bundesrates, welche für das Jahr 1982 vorgesehen sind. In Artikel 37bis der Bundesverfassung sind die verfassungsmässigen Grundlagen gegeben, dass der Bund die notwendigen Massnahmen gegen die Luftverunreinigung durch Motorfahrzeuge treffen kann. Im Bundesgesetz über den Strassenverkehr und in der Verordnung über den Bau und die Ausrüstung der Strassenfahrzeuge haben die einzelnen Bestimmungen ihren Niederschlag gefunden. Die Zielsetzung lautet eindeutig, die Luftverschmutzung und den Lärm in erster Priorität herabzusetzen. Dies kommt im

Bericht an die Bundesversammlung zur Genüge zum Ausdruck. Wie wir bereits vernommen haben, ist die Schweiz dem Uebereinkommen über die einheitlichen Vorschriften der luftverunreinigenden Abgase beigetreten, dem 16 Länder angehören. Auf Initiative der Schweiz wird eine Verschärfung der Abgasvorschriften neuerdings diskutiert. Die grossen automobilherstellenden Länder – Bundesrepublik Deutschland, USA und Japan – sind auch bestrebt, in naher Zukunft die Abgasvorschriften zu verschärfen. Summa summarum kann festgestellt werden, dass weltweit ernsthafte Bestrebungen im Gange sind, der Luftverschmutzung und dem Lärm gezielt zu Leibe zu rücken. Die anlässlich der Kommissionssitzung durchgeführten Hearings, an denen sämtliche interessierten Kreise zu Worte kamen, haben eindeutig ergeben, dass die Erfüllung der Forderungen gemäss Initiativtext innert nützlicher Frist nicht möglich ist. Die Auswirkungen bei einer Annahme der Initiative in wirtschaftlicher und handelspolitischer Hinsicht wären unabsehbar. Ich stelle fest: Kein einziges in der Schweiz eingeführtes Personenwagenmodell erfüllt heute die Forderungen der Initiative. Es wäre nur einer beschränkten Zahl von Herstellern möglich, innerhalb der von den Initianten geforderten Fristen den Normen entsprechende Fahrzeuge zu liefern. Die Folge davon wäre, dass die Preise dieser wenigen Fahrzeuge durch ihre Monopolstellung gesteigert würden. Die Beschäftigungslage im Automobilgewerbe würde sich ganz wesentlich verschlechtern. Die Staaten, die wegen der strengen Vorschriften und infolge mangelnder Uebergangsfristen nicht liefern können, würden mit Gegenmassnahmen antworten, die in erster Linie unsere Exportindustrie treffen würden. Die diesbezüglichen Folgen wären nicht zu verantworten. Die anhaltende Rezession ist schlecht geeignet, derartige Experimente zu wagen und durchzuführen. Ich fasse zusammen: Die Zielsetzung der Initiative deckt sich mit den Bestrebungen des Bundesrates. Die verfassungsmässigen und gesetzlichen Grundlagen zum Erlass der nötigen Vorschriften sind vollumfänglich gegeben. Die Einzelvorschriften gehören jedoch auf den Verordnungsweg und nicht in die Bundesverfassung. Die Initiative ist in der Folge abzulehnen. Die vorberatende Kommission hat Ihnen eine Motion unterbreitet, auf die der Herr Kommissionspräsident bereits hingewiesen hat. Die Motion sieht vor, den Bleigehalt von Motorbenzin bis 1. Januar 1978 auf 0,15 Gramm pro Liter herabzusetzen. Mit diesem Vorstoss wird der universelle Wille der nationalrätlichen Kommission eindeutig bekundet, mit der Luftverschmutzung ernstzumachen. Die einstimmige Fraktion der Schweizerischen Volkspartei empfiehlt Ihnen, die Initiative abzulehnen und der Kommissionssmotion zuzustimmen.

Schwarz: Die freisinnig-demokratische Fraktion hat einstimmig beschlossen, dem Souverän die Ablehnung der Initiative zu empfehlen, hofft aber gleichzeitig sehr, dass die Initianten, mit deren Zielsetzungen die Fraktion, soweit sie sich zeitlich überhaupt verwirklichen lassen, durchaus einiggeht – die Initiative zurückziehen. Es ist der Sache nicht gedient, wenn die Initiative verworfen würde. Andererseits kann man unmöglich einer Initiative, die in entscheidenden Punkten nicht durchsetzbar ist, zustimmen. Wir hoffen also bestimmt, dass die Initianten, die im übrigen für ihren Einsatz alle Anerkennung verdienen, realistisch bleiben und sich mit dem Erreichten zufriedengeben nach dem Motto: «Das Bessere ist der Feind des Guten». Im übrigen vertraut unsere Fraktion auf die bundesrätlichen Zusicherungen, dass das Programm vom 20. November 1974 im versprochenen Sinne durchgeführt wird. Die bisher getroffenen Massnahmen rechtfertigen dieses Vertrauen. Die vom Bundesrat festgelegten Fristen sind realistisch und wurden sowohl von den Initianten als auch von Vertretern der Automobilwirtschaft akzeptiert. Auch unter diesem Aspekt scheint uns der Rückzug der Initiative die adäquate Handlung zu sein.

Abschliessend möchte ich Ihnen bekanntgeben, dass die freisinnig-demokratische Fraktion die Motion Früh (bzw.

die Motion der Kommission), den Bleigehalt im Benzin zu reduzieren, ebenfalls einstimmig unterstützt. Sie hat diese Unterstützung ausgesprochen, noch bevor aus Pressemeldungen jüngster Tage hervorgegangen ist, dass offenbar das Departement des Innern bereits Schritte in dieser Richtung vorgesehen hat.

Kaufmann: Gestatten Sie mir eine kurze Vorbemerkung, nachdem die ständerätliche Kommission dem Ständerat beantragt, die Initiative sei ungültig zu erklären. Ich halte persönlich eine Ungültigkeitserklärung der Initiative sowohl rechtlich als auch politisch für verfehlt. Rechtlich, weil eine solche Ungültigkeitserklärung der bisherigen Praxis des Bundesrates, des Parlaments, aber auch des Bundesgerichtes gegenüber kantonalen Initiativen widerspricht. Wenn das von einer Initiative angestrebte Datum oder eine verlangte Quantität nicht oder nicht mehr erreicht werden kann, so ist im Sinne der bisherigen Praxis der Bundesbehörden die Initiative in dem Sinne zu verstehen, dass der nächstmögliche Termin oder die erreichbare Quantität der Initiative zugrunde gelegt wird. Ich verweise Sie auf die Botschaft des Bundesrates an das Parlament aus dem Jahre 1969 zur Initiative «Recht auf Wohnung» und auf den Entscheid des Bundesgerichtes aus dem Jahre 1966 zu einer kantonalen Initiative auf Erstellung von 300 Wohnungen. Es hiesse, plötzlich eine neue Praxis einführen, wollte man die Initiative an korrigierbaren Mängeln aufhängen. Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass die Initianten die Unterschriftensammlung unter dieser Praxis getätigt haben und dass die Initiative im übrigen auch Termine enthält, die noch nicht abgelaufen sind. Hinzu kommt noch, dass die Ungültigkeitserklärung politisch schlecht wäre. Eine solche Ungültigkeitserklärung wird als Trick empfunden und bringt uns lediglich eine emotionale Verschlechterung statt eine Befriedigung und Beruhigung weiterer Bevölkerungskreise. Mit hoher Wahrscheinlichkeit müsste mit einer zweiten Initiative gerechnet werden.

Die CVP ist mit der Kommissionsmehrheit der Meinung, dem Volk sei die Verwerfung der Initiative zu empfehlen. Dabei ist diese Verwerfung nicht so selbstverständlich, weil die Initiative nur unwesentlich von dem abweicht, was der Bundesrat für 1982 selbst verlangt. Die Initiative ihrerseits kann frühestens auf den 1. Januar 1980 verwirklicht werden.

Wenn die CVP gleichwohl die Verwerfungsparole unterstützt, so deshalb, weil die Initiative detaillierte Schadstoffwerte und technische Vorschriften in die Verfassung aufnehmen will. In diesem ausgesprochen technischen Bereich können sich plötzlich massgebliche Erfindungen, Nachteile und Sachzwänge ergeben, die eine rasche Anpassung verlangen. Verfassungsbestimmungen mit dem obligatorischen Volks- und Ständemehr sind aber zu wenig flexibel. Für die Verwerfungsparole spricht sodann die Tatsache, dass Bundesrat und Parlament das Abgas- und Lärmproblem der Motorfahrzeuge an die Hand genommen haben. Der Bundesrat hat in seinem Bericht vom 20. November 1974 ein tapferes Detailprogramm erlassen mit klaren Maximalwerten für die zulässigen Schadstoffe. – Ich möchte dem noch eine weitere positive Feststellung anfügen: Die Polizeibehörde hat die im Bericht vom November 1974 auf den 1. Januar 1975 und 1976 in Aussicht gestellten Massnahmen im wesentlichen getroffen und die Zusicherungen, von einigen untergeordneten Ausnahmen abgesehen, eingehalten. Der Bundesrat hat über den Bericht hinaus auch zusätzliche Massnahmen getroffen. Ich denke vor allem an den Führer- und Fahrzeugausweis für Mofas. Wir sind ihm hierfür dankbar. Der Bundesrat ist auch bereit, die Blei-Motion der Kommission entgegenzunehmen. Die verlangte Bleireduktion auf 0,15 Gramm wird von den Initianten nicht gefordert. Ich betrachte es als besonders wertvoll, wenn Parlament und Bundesrat von sich aus wesentliche Anliegen der Lufthygiene verwirklichen.

Für die CVP geht es allerdings nicht nur um ein Sachproblem und nicht nur um ein Problem der Luftverschmutzung, es geht auch um eine Aussöhnung misstrauischer und zum Teil leidenschaftlicher Bevölkerungsteile mit den Bundesbehörden, und auch umgekehrt. Es geht der CVP auch um die Möglichkeit, allenfalls einen Rückzug der Initiative zu realisieren. Ich habe daher an Herrn Bundespräsident Furgler drei Fragen zu stellen.

Etwas skeptisch sind wir in der Kommission beim Studium der Botschaft vom 8. September 1976 geworden. Der Bundesrat erklärt hier, der Lärm- und Abgasbericht vom 20. November 1974 sei eigentlich nicht so verbindlich, sondern eher eine Programm- und Absichtserklärung. Ich glaube, dass der Bericht politisch verbindlich sein müsste. Ich bin dem Herrn Präsidenten der Kommission sehr dankbar, dass er diese Verbindlichkeit ebenfalls fordert und annimmt. Der Bundesrat sollte meines Erachtens wirklich nur bei ganz schweren Sachzwängen und Notlagen von seinem eigenen Bericht abgehen. Und wenn solche Revisionen des Berichtes wider Erwarten notwendig werden, sollten diese Revisionen nicht heimlich und verwaltungsintern vorgenommen werden. Ich glaube, man sollte das Parlament mindestens im Rahmen des jährlichen Geschäftsberichtes dann orientieren und die Abweichungen begründen. Ich frage daher den Herrn Bundespräsidenten an, ob er mir solche Zusicherungen geben kann.

Dann die zweite Frage: Die Sorgen, der Bundesrat könne die aufgestellten Grenzwerte nicht mehr einhalten, basieren auf den internationalen Erfahrungen. Die Verhandlungen im europäischen Raum kommen nur schrittweise und häufig mühselig voran. Das ist an sich verständlich, wenn man sich die verschiedenen Gegebenheiten in den einzelnen Ländern vergegenwärtigt (Strassendichte, Bevölkerungsdichte, eigene Automobilindustrie). Wir sind nun auf den 1. Januar 1974 dem EC-Reglement 15 beigetreten. Bei fehlenden Fortschritten im europäischen Raum kann der Bericht des Bundesrates nicht eingehalten werden. Als Ausweg böte sich die Kündigung des EC-Reglementes 15 an. Daher meine zweite Frage: Ist der Bundesrat bereit, das EC-Reglement 15 aufzukündigen, wenn sonst seinem Bericht vom 20. November 1974 nicht nachgelebt werden kann, insbesondere dann, wenn die auf 1982 genannten Grenzwerte nicht eingehalten werden können?

Dann habe ich ein drittes Anliegen: Nationalrat und Ständerat haben im Herbst 1975 ohne Opposition eine Motion auf umgehende Revision des Artikels 12 SVG angenommen (Stichwort: Bekanntgabe der Lärm- und Abgasergebnisse der Typenprüfungen). Die Motion ruht leider seit eineinhalb Jahren. Sie soll erst im Zusammenhang mit der nächsten SVG-Revision verwirklicht werden, d. h. irgendwann in den achtziger Jahren. Ich glaube, das ist politisch schlecht. Man glaubt in gewissen Kreisen, Einflüsse der Autoindustrie und des Autogewerbes zu wittern, die Verhinderung der Konkurrenz zu spüren, die Verhinderung der Marktwirtschaft durch eben diese Marktwirtschaft.

Man versteht nicht, warum die Sache auf die lange Bank geschoben werden soll. Wir können eine solche kleine Revision auch mit unserem nächsten Geschäft – ich denke etwa an die Volksinitiative gegen den Strassenlärm – verbinden. Auf jeden Fall sollte die beabsichtigte Revision einmal in die Vernehmlassung gegeben werden. Daher meine dritte Frage an den Herrn Bundespräsidenten: Wann wird die Motion mit dem umgehenden Auftrag verwirklicht? Die Ungeduld der Initianten mag zum Teil auch sicherlich verständlich sein, weil bereits heute der japanische Honda Civic die Schadstofflimiten der Initiative einhält. Auch die Wagen der General Motors entsprechen praktisch bereits heute der Initiative. Bei den Dieselmotoren und Nutzfahrzeugen hat unsere Firma Saurer wesentliche Verbesserungen bei den Abgasen und insbesondere beim Lärm einen Vorsprung auf nahezu die gesamte Konkurrenz herausgeholt. Man sollte nicht jene, die den Bericht ernstgenommen haben, durch eine Aufweichung des Berichtes zugunsten der Säumigen bestrafen.

Es scheint mir wichtig zu sein für die Volksabstimmung, dass hier mit offenen Karten gespielt wird. Das beste Rezept gegen Emotionen ist ein klares Sachwissen. In diesem Sinne bitte ich den Herrn Bundespräsidenten um Antwort auf meine Fragen.

Bratschi: An die Adresse von Herrn Ueltschi möchte ich, nachdem er den Teufel an die Wand gemalt hat, zum Voraus sagen: Die Welt geht nicht unter, wenn die Initiative angenommen werden sollte, sondern höchstens die Luft würde etwas besser, vielleicht sogar auch im Simmental. Einmal kommt bei jedem Sachgeschäft die Stunde der Wahrheit, auch beim Umweltschutz. Wenn man dann bei diesen Sachfragen und auch beim Umweltschutz es nicht einfach bei einem Lippenbekenntnis bewenden lassen will, muss man eben etwas tun. Man hat seinerzeit – ich war damals in diesem Rat Referent für den neuen Verfassungsartikel über den Umweltschutz – darauf aufmerksam gemacht, dass es leicht sei, einen Verfassungsartikel anzunehmen, aber dann bei der Verwirklichung nein zu sagen, wenn es um das liebe Geld geht. Das haben wir schon damals festgestellt. Es wurde in grossen Tönen der Umweltschutz gerühmt und das Versprechen abgegeben, den Umweltschutz durchzuführen. Sobald aber nach dem Verursacherprinzip die Verursacher der Umweltverschmutzung – heute sind es die Autos, morgen kann es etwas anderes sein – an die Kandare genommen werden sollen, heisst es plötzlich: Es geht zu weit, man kann nicht so schnell vorwärtskommen. Gleichzeitig muss man aber feststellen, dass andere Länder schneller vorangehen. Ich gebe zu: Wir befinden uns in bezug auf diese Vorschriften bei den Europäischen Gemeinschaften; es gibt aber andere Länder mit schärferen Bestimmungen, es gibt eine amerikanische Linie, es gibt eine schwedische Linie; wir müssen uns ernsthaft überlegen, ob wir uns als Fremdenverkehrsland nicht einer schärferen Praxis zuwenden sollten, insbesondere weil gerade wir das Versuchsland sind. Warum ist der Automobilsalon von Genf der von der Automobilindustrie am meisten besuchte Salon? Nur deshalb, weil die Schweiz das Testland für das Automobil ist. Wenn wir entsprechend schärfere Anforderungen gegen Autoabgase stellen, werden wir auch als Testland vom Ausland entsprechend gewertet und in den Augen der Umweltschützer aufgewertet. Ich sage Ihnen das nicht zuletzt als Gesundheitsdirektor der Stadt Bern. Glauben Sie ja nicht, die Schweizerluft sei so ausserordentlich gut. Sie ist es nicht, insbesondere nicht in unseren engen Städten. Unsere alten Städte sind nicht für den Motorfahrzeugverkehr gebaut worden, sondern für den Fussgänger- und den Kutschenverkehr. Deshalb haben wir beispielsweise in der Stadt Bern Gässchen mit Automobilverkehr, die eine Konzentration von Abgasen aufweisen, die an der Grenze des gesundheitlich noch Erträglichen liegt. Wir können also nicht mit den offenen Strassen in Städten vergleichen, wie man sie beispielsweise in den USA kennt.

Sie werden sicher verstehen, dass wir Sozialdemokraten uns angesichts dieser Tatsachen nicht einfach zu einer Empfehlung auf Ablehnung der Initiative entschliessen können. Viele unserer Fraktionskollegen werden sich deshalb bei der Abstimmung der Stimme enthalten. Daraus können Sie die Schlussfolgerungen ziehen, dass wir den Initianten, die für eine bessere und gesündere Schweiz eintreten, unsere moralische Unterstützung zukommen lassen wollen.

Wir Sozialdemokraten sind selbstverständlich gerne bereit, die Motion anzunehmen, da wir hoffen, wenigstens auf diesem Wege noch etwas retten zu können.

Schär: Mit der Initiative gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge wird ein Ziel des Umweltschutzes anvisiert, das im Verfassungsartikel 24septies und im Vorentwurf des Umweltschutzgesetzes verankert ist. Im Gesetzesentwurf heisst es z. B., dass die Belastung der Umwelt durch Schadstoffe nicht weiter zunehmen dürfe. Die Initiative verlangt nichts Unmögliches, sondern lediglich eine

Verminderung der durch Benzinmotoren ausgestossenen schädlichen Abgase sowie die Prüfung der Fahrzeugtypen und der in den Verkehr gelangenden Motorfahrzeuge.

Beim Lesen der Botschaft des Bundesrates kann man sich des Eindruckes nicht erwehren, dass der Bundesrat den Umweltschutz zu wenig ernst nimmt. Im bundesrätlichen Bericht an die Räte vom 20. November 1974 heisst es zwar wörtlich: «Die Luftverunreinigung durch Motorfahrzeuge ist in erster Priorität noch weiter herabzusetzen.» Um das aber nicht tun zu müssen, werden in der Botschaft zur Initiative viele Vorwände aufgezählt, so z. B. werde man technische Fortschritte oder Schwierigkeiten, neue volkswirtschaftliche Situationen sowie die internationale Entwicklung berücksichtigen müssen. Man bezweifelt ferner die Durchführbarkeit der Fahrzeugkontrollen. Man glaubt auch, dass nur ganz vereinzelte Motorfahrzeugtypen die Anforderungen der Initiative erfüllen könnten. Dass dem nicht so ist, haben wir soeben von Herrn Kaufmann gehört.

Es gibt heute schon abgasentgiftete Fahrzeuge. Diese werden nach Japan und den USA verkauft. Wieso werden uns diese Fahrzeuge vorenthalten, und warum werden die Resultate der durchgeführten Typenprüfungen nicht bekanntgegeben, damit Umweltschützer heute schon den abgasentgifteten Automobilen den Vorzug geben könnten? Die Umweltschutzorganisationen werden jedenfalls die Initiative «Albatros» unterstützen. Ich hoffe jedoch, dass der Bundesrat verbindliche Zusicherungen machen wird, so dass die Initianten die Initiative zurückziehen können.

M. Teuscher: Lorsque les dispositions du rapport du Conseil fédéral, en 1974, concernant la pollution atmosphérique causée par les véhicules à moteur, furent connues, ce fut une levée de boucliers unanime de la part de tous ceux qui touchent à l'économie automobile. Les mesures envisagées avaient été sévèrement critiquées, non pas sur le fond – car tout le monde est bien d'accord de faire quelque chose pour améliorer la qualité de la vie, et tout spécialement dans ce domaine – mais sur les moyens préconisés et les délais impartis par le rapport de 1974, lesquels n'étaient pas compatibles avec une application pratique et technique. Les conséquences financières et les répercussions de ces mesures sur tout le secteur de l'industrie automobile n'étaient pas non plus envisagées.

Permettez-moi de rappeler les réactions nombreuses, souvent véhémentes, des organisations professionnelles et des associations s'occupant de cet important domaine.

Lors du Salon de l'automobile de Genève, en mars 1976, le comité de cette manifestation avait officiellement souligné la vive inquiétude soulevée par les mesures excessives que l'administration fédérale se proposait de prendre et se propose d'ailleurs toujours de prendre, en fait, mais avec des délais et des valeurs quelque peu modifiés. Où en sommes-nous aujourd'hui? Le comité de St-Gall, pour une Suisse propre, a déposé le 26 septembre 1974, sous forme d'une initiative, des propositions draconiennes visant à lutter contre la pollution. Cette initiative précédait de quelques semaines un rapport du Conseil fédéral traitant du même problème avec quelques nuances mais guère moins sévère. L'examen de ces deux documents, en tenant compte de leurs incidences nombreuses touchant un secteur qui couvre toute l'industrie automobile, soulève, après étude approfondie des modifications apportées, de nombreuses critiques. Tout en reconnaissant le bien-fondé de l'initiative qui estime qu'il faut faire un effort tout particulier pour lutter contre la pollution et le bruit, nous pensons qu'il est tout de même nécessaire de mettre en évidence les répercussions qui en découleraient.

Il faudrait avant tout engager de nouvelles dépenses pour modifier des solutions techniques déjà au point et non pour améliorer des dispositifs laissant à désirer. Actuellement, le marché automobile dispose d'appareils susceptibles de diminuer la nocivité des gaz d'échappement polluants et de réduire le bruit des moteurs, mais ils n'atteignent pas le niveau des garanties que l'on exige. Ce sont

de nouvelles données mécaniques et techniques qu'il est très difficile d'appliquer, voire impossible à poser sur des véhicules à moteur même récents, s'ils n'ont pas été prévus pour cette transformation.

Des prescriptions aussi sévères dans ce domaine particulier auraient entraîné, si elles avaient été appliquées le 1er janvier 1977, le refus d'immatriculation de plus de 40 pour cent des véhicules importés: 80 000 unités environ. Ce chiffre résulte d'une étude approfondie au sein des nombreuses instances de la branche. Pour les véhicules reconnus conformes aux dispositions, on s'aperçoit, après un bref usage, que les assurances permettant d'atteindre les objectifs visés dans la lutte contre le bruit et la pollution ne sont pas remplies de manière satisfaisante.

Pour clore ce chapitre, il faut admettre que l'initiative nous propose un remède de cheval que la branche automobile ne peut pas absorber techniquement et encore moins financièrement dans notre contexte économique actuel.

De l'avis des constructeurs d'automobiles, qui sont bien entendu intéressés, on peut admettre, sans esprit partisan, que la petite voiture de faible cylindrée serait terriblement touchée; l'application des nouvelles dispositions lui enlève un peu de sa puissance, tout en augmentant son prix. C'est donc loin d'être une mesure d'économie et elle ne sera pas populaire.

Enfin, il ne faudrait pas oublier que la pollution atmosphérique est causée pour 50 pour cent par l'habitat – le chauffage – 25 pour cent par l'industrie et 25 pour cent par l'automobile.

Permettez-moi encore quelques réflexions sur les modifications de l'arrêté fédéral du 25 décembre 1975 concernant les bruits et les gaz d'échappement des véhicules à moteur. Sans entrer dans le détail technique des nouvelles prescriptions, celles-ci nous laissent cependant l'impression qu'il y a un abîme – qu'il faudrait combler quelque peu – entre les théoriciens et ceux qui doivent appliquer ces dispositions. Deux exemples pour le démontrer: le fait de vouloir essayer des moteurs neufs au régime maximum est une aberration et surtout un danger mécanique. C'est pendant son utilisation que l'on est à même de contrôler le bruit d'un moteur; hors de cette notion, cela me paraît arbitraire, antimécanique et dangereux.

Quant au contrôle du bruit de chaque marque de pneu, je me demande si, dans n'importe quel pays du monde, il existe une fabrique de pneus ayant un intérêt quelconque à mettre sur le marché un pneu bruyant. On touche au ridicule en incitant à la discrimination entre les marques.

L'importance politique de ce rapport doit être mise en évidence. Le public est sensible à ce problème et il serait faux de penser que les autorités fédérales le négligent. Le Conseil fédéral a présenté un rapport le 27 décembre 1974; il a été discuté très longuement ici même avant de rejoindre les propositions du gouvernement. Depuis lors, et malgré les dispositions de l'arrêté du 24 décembre 1975, force nous est de constater que l'amélioration de la qualité de la vie dans ce secteur est difficile, lente à appliquer et presque essentiellement économique. Même si chaque Suisse est conscient de sa nécessité, il est inopportuniste de se montrer outrancier, trop strict, comme le demande l'initiative, en légiférant isolément et indépendamment des autres pays européens. Nous avons un parc automobile de 2 millions de véhicules alors que 300 millions de voitures sillonnent les routes du globe. Dans cet ordre d'idées, quelles dispositions devrait-on imposer aux automobilistes étrangers qui viennent chez nous en touristes?

Certes, il est bon que nous soyons à l'avant-garde dans la lutte pour la protection de l'environnement et que dans ce domaine nous fassions la locomotive au moins pour un train qui s'appelle l'Europe. Cependant, il est indispensable de tenir compte des impératifs du possible.

En conclusion donc, je soutiens le message du Conseil fédéral qui travaille dans le sens de l'initiative tout en tenant compte des impératifs comme le dialogue et la participation des partenaires intéressés, contrairement à l'idée

des initiateurs. Comme toute la commission, je vous prie d'apporter votre appui au message du Conseil fédéral comme moyen possible, immédiat et important de la lutte contre la pollution de l'air et des gaz d'échappement, de refuser l'initiative et de soutenir la motion Früh demandant au Conseil fédéral d'abaisser, pour le 1er janvier 1978 au plus tard, la teneur maximale autorisée du plomb dans l'essence à 0,15 gramme par litre. Je vous remercie.

Mme Spreng: Tout a été dit en formules chimiques, en statistiques. Je serai plus pratique, voire terre à terre, pour un habitant, hélas! rarement piéton, de notre beau pays.

Après avoir cru que tout était possible à la technique, nous nous retrouvons, apprentis sorciers, la circulation routière bouchée, l'air souvent irrespirable. Le peuple s'inquiète, les jeunes surtout, qui se groupent en comités de tous partis politiques. Les motions parlementaires s'accumulent. Ceux qui ont fait partie des commissions discutant de ces motions se sentent frustrés du peu de résultats de leurs travaux. L'opinion publique attend des actes, maintenant qu'elle a pris conscience de l'influence grave sur nos santés des poisons industriels de toutes sortes que nous accumulons en nous. Nous ne pouvons en éviter qu'un certain pourcentage, n'ayant aucune envie de renoncer à de multiples avantages de la civilisation industrielle.

Mais chaque amélioration possible doit être introduite, et cela au plus vite, car les polluants de toutes sortes augmentent rapidement. Notre organisme ne les évacue qu'en partie et ils s'accumulent dans notre corps. Un article scientifique américain affirmait, sans plaisanter, le fait qu'aucun cannibale ne saurait subsister aujourd'hui: l'homme est devenu incontestable! La quantité des métaux toxiques retenue est plus forte proportionnellement pour l'enfant qui se trouve en plus grand danger. Il y a des décennies que ce fait est connu, n'a-t-il pas entraîné la mode des poussettes à hautes roues, les gaz de voitures, lourds, étant plus concentrés à ras de terre? Leur niveau s'est certes élevé actuellement à hauteur d'enfant, car depuis le nombre des voitures a plus que quadruplé! Il est facile d'écarter l'initiative «Albatros», dont la discussion a été prolongée au-delà de l'année 1977 fixée pour l'introduction des premières mesures. Pour tenter d'éviter qu'elle ne reste lettre morte vu son importance, la commission a proposé une diminution rapide du plomb dans l'essence, ce qui ne serait qu'une part minime mais certes utile de l'amélioration possible. Si certains experts, à notre grand étonnement, en ont nié la toxicité, j'aimerais rappeler les millions dépensés actuellement en Italie pour essayer de renflouer ou de neutraliser – je cite un journal – «une cargaison hautement toxique de plomb tétraéthyle et tétraméthyle, additifs pour le pétrole». Si des fuites se produisent, on risque d'assister à une nouvelle catastrophe de pollution sur de vastes zones de la Méditerranée, pensent les experts. Les additifs de plomb peuvent avoir des effets dramatiques – hallucinations, folie; ils peuvent même entraîner la mort. Si quelques fûts peuvent empoisonner une grande partie d'une mer, quel est l'effet sur notre corps quand nous respirons le bon air des routes de nos montagnes, polluées par les autos qui passent dans nos étroites vallées! Il est certes possible d'avoir un peu d'imagination et notre haut niveau technique pourrait nous permettre de lutter plus rapidement contre les gaz toxiques des voitures, comme cela a été possible aux Etats-Unis, au Japon et en Allemagne toute proche. Il existe des voitures moins polluantes que nous pourrions acheter actuellement, mais on ne les vend pas en Suisse. Certaines sont fabriquées en Allemagne.

Je vous propose donc, à moins que l'initiative ne soit retirée, de la présenter au peuple sans aucune recommandation, pour voir quel est l'état d'esprit général et d'accepter la motion Früh contre le plomb en en recommandant l'exécution aussi rapide que possible.

Schwarzenbach: Wir Republikaner haben die Volksinitiative geprüft. Wir erachten sie nicht nur als nützlich, sondern auch als durchführbar. Wir werden die Initiative deshalb unterstützen und allenfalls die Motion der Kommission des Nationalrates.

Allgöwer, Berichterstatter: Es freut mich, dass Sie der Empfehlung der Kommission im allgemeinen gefolgt sind – bis auf den letzten verehrten Redner –, und zwar darum, weil wir, wie Herr Kaufmann sagte, uns bemüht haben, eine Versöhnung herbeizuführen. Wir nehmen die Initianten ernst, anerkannt die Wichtigkeit ihres Anliegens und unterstützen ihre Zielsetzung. Andererseits mussten wir anerkennen, dass der Bundesrat sich bemüht, eine vernünftige Lösung zu finden. Er hat aber im Gegensatz zu den Initianten verschiedene praktische Schwierigkeiten zu berücksichtigen, die sich einerseits aus unserer Wirtschaft und andererseits aus unserer internationalen Verflechtung ergeben.

Wir stehen ganz allgemein, nicht nur in dieser Frage, einerseits vor einem schwer zu bewältigenden technischen Fortschritt mit seinen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und andererseits vor der Tatsache, dass verschiedene Neuerungen zu Schäden geführt haben und wir im Interesse unserer Gesundheit und der nachfolgenden Generationen Vorkehrungen treffen müssen. Wir werden noch auf Jahre hinaus mit diesen Fragen zu tun haben. Sollen wir zu vernünftigen Lösungen kommen, so müssen wir uns gegenseitig die Hand reichen und nach realisierbaren Möglichkeiten suchen.

Ich glaube, die Kommission hat den richtigen Weg gewählt. Nun ist es entscheidend, dass unser Bundespräsident als verantwortlicher Departementschef sagt, dass die Zielsetzungen von 1974 auch in Zukunft gelten und dass man sich auch nicht durch wirtschaftlichen Druck von innen oder aussen von diesen Zeilen und ihrer Verwirklichung abdrängen lässt. Deshalb warten wir alle gespannt auf diese Zusicherungen.

Mme Bauer, rapporteur: Je ferai simplement quelques remarques à M. Teuscher qui se fait le défenseur de l'industrie automobile et des organisations professionnelles comme si elles étaient opposées aux mesures antipolluantes prévues. En fait, j'ai reçu de la maison Saurer toute une documentation – la maison Saurer, je le rappelle, qui est notre seule industrie automobile suisse. Cette maison se préoccupe de ces problèmes et elle les a déjà en grande partie résolus. Les camions Saurer sont beaucoup moins polluants que beaucoup d'autres camions étrangers qui sont vendus dans notre pays. L'industrie automobile n'est certes pas à plaindre si l'on se rappelle que, l'an dernier, on a vendu dans notre pays, comme je le disais dans mon rapport, 8 pour cent de plus de voitures neuves qu'en 1975. D'autre part, il ne faut pas exagérer l'augmentation des frais. Selon une étude parue récemment dans le «Touring», le moteur Honda Civic CVCC dont je vous parlais tout à l'heure ne revient qu'à 300 ou 400 francs de plus qu'un moteur ordinaire. Cela est fort peu de chose comparé aux nombreux coûts sociaux qu'on a tendance à passer sous silence, à toutes ces maladies, ces bronchites chroniques – les médecins estiment les bronchites chroniques dans notre pays à plus de 150 000 actuellement. Je crois qu'il faut aussi considérer ces frais-là qui sont encore plus importants qu'une légère augmentation du coût d'un moteur.

Bundespräsident Furgler: Zu Recht haben Mme Spreng, Mme Bauer, auch der Herr Kommissionspräsident und andere Votanten diese Diskussion in den grösseren Zusammenhang der industriewirtschaftlichen Situation gestellt, in der sich auch unser Land befindet, mit allen Problemen, die sich im Zusammenhang mit der Lebensqualität daraus ergeben. Es scheint mir, dass man auch die vorliegenden Anträge der Initianten in aller Ruhe, bezogen auf die Lage, in der sich das Land befindet, aber auch bezogen auf die

Massnahmen, die Bundesrat und Parlament zur Bewältigung dieser Situation bereits getroffen haben und noch treffen werden, betrachten muss. Sie haben im Jahre 1975 vom Bericht des Bundesrates über Abgase und Lärm der Motorfahrzeuge, der hier mehrfach zitiert worden ist, Kenntnis genommen. Mehr noch: Sie haben den darin enthaltenen Zielsetzungen sowie den vorgesehenen Massnahmen und den sich daraus ergebenden personellen und finanziellen Auswirkungen für den Bund zugestimmt. Der Bundesrat nahm allerdings auch Kenntnis davon, dass der Ständerat eine Bedingung in diesen Bericht aufnahm, indem er den Vorbehalt der volkswirtschaftlichen Tragbarkeit einbrachte. Dies kann, bezogen auf die heutige Wirtschaftslage, jeder von uns leicht interpretieren. Heute beschäftigen wir uns mit der Initiative, die im wesentlichen die gleichen Zielvorstellungen beinhaltet, wie sie vom Bundesrat und vom Parlament bereits beschlossen worden sind. Bei allem Respekt vor unseren Volksrechten kann man sich fragen, ob schon ein Jahr nach Beschlussfassung der eidgenössischen Räte das gleiche Thema wieder aufgegriffen werden soll. Auf jeden Fall darf ich Herrn Schär in aller Ruhe sagen: Der Bundesrat hat keineswegs je den Umweltschutz, der in der Verfassung verankert ist, leicht oder – wie er sich ausdrückte – «zuwenig ernst» genommen. Der vorerwähnte Bericht mit klaren Zielvorstellungen und Massnahmen, die bis und mit 1982 zur Verwirklichung dieser Ziele führen, gibt doch eine unbestreitbar eindeutige Marschrichtung. Wir sind im Begriff, Etappe um Etappe zurückzulegen – hexen können wir nicht. Vielleicht war es ganz gut, dass M. Teuscher in diesem Zusammenhang darauf verwies, dass ja nicht nur alles anhand des Automobils und der Schadstoffe, die mit ihm zusammenhängen, erklärt werden kann. Erinnerung sei an die Wohnheizungen in unserer Gesellschaft, die rund 50 Prozent der Schadstoffe hervorbringen, wie er sich ausdrückte. Auch die Industrie mit rund 25 Prozent sei mit in die Diskussion verworden, wenn wir heute über diese Thematik sprechen. Mir scheint, dass es völlig unangebracht ist, im Zusammenhang mit der Bewältigung dieser schwierigen Fragen Emotionen gleichsam hochzuspielen. Wir kommen viel besser durch und auch zu viel besseren Resultaten, wenn Bundesrat, Parlament und alle umweltschutzinteressierten Kreise – und diese nehmen erfreulicherweise von Tag zu Tag zu – sich zusammenschliessen und in der nüchternen Art, die dem Schweizer eigen ist, Sachprobleme bewältigen. Nun kann im Zusammenhang mit dieser Initiative nicht bestritten werden, dass sich die Initianten in der Frist getäuscht haben. Es nährte mich wunder, wie Herr Schwarzenbach, der soeben erklärte, die Initiative sei durchführbar, die bereits überzogene Frist vom 1. Januar 1977 wieder aufleben lassen könnte. Ich traue ihm viel zu, aber «ultra posse nemo tenetur», das wäre wahrscheinlich auch ihm nicht mehr ganz möglich. Ich muss denjenigen, die sich um die Ungültigkeitsfrage kümmern, und das tut der andere Rat in hohem Masse, doch hier zwei, drei Dinge zu dieser Frage sagen, weil sie mir auch für die allgemeine Situation, in der wir Initiativen zu behandeln haben, wichtig scheinen: Einreichung der Initiative am 26. September 1974; Verfügung über das Zustandekommen am 22. Oktober 1974; materieller Bericht des Bundesrates 25. September 1976 (Wir hätten neben den zwei Jahren, die wir hier nun fast ausgenützt haben, an und für sich nach dem Ihnen bekannten Geschäftsverkehrsgesetz noch ein Jahr zusätzlich fordern können); Stellungnahme der Bundesversammlung 25. September 1977 (Sie muss diese innert einem Jahr abgeben, könnte es aber auch noch erstrecken); Abstimmung von Volk und Ständen frühestens Dezember 1977. Man kann es drehen wie man will: Bezogen auf die eindeutige Rechtsgrundlage, die uns vorschreibt, wie wir Initiativen zu behandeln haben (ich zitiere Art. 27 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 29 des Geschäftsverkehrsgesetzes), kommen Sie zum Schluss, dass hier ein Jahr Verspätung von den Initianten nicht mitberücksichtigt worden ist. Mit anderen Worten: Die Massnahmen, die auf den 1. Januar 1977 hätten wirksam werden sollen, können

ganz einfach nicht wirksam werden. Nun stellte sich die ständerätliche Kommission, gestützt auf dieses Faktum, die Frage, ob man dann nicht allein schon wegen dieser Zusammenhänge die Initiative als ungültig erklären müsse. Ihr Herr Präsident hat gesagt – und ich begreife ihn voll und ganz –, dass er, gestützt auf diese Terminfrage allein, nicht zur Auffassung kommen könne, man habe die Initiative als ungültig zu erklären. Eine Aenderung des kritischen Datums durch die Bundesbehörden ist ebensowenig möglich. Das Recht der Initianten, selbst zu terminieren, muss respektiert werden, wir können nicht umdeuten. Ein in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs eingereichtes Volksbegehren ist Volk und Ständen so wie es lautet – ich zitiere nach Artikel 27 Absatz 1 des Geschäftsverkehrsgesetzes – «zu unterbreiten». Die Frage des Ständerates bleibt also im Raum. Obschon nun weder Bundesverfassung noch ein Bundesgesetz die Undurchführbarkeit als Ungültigkeitsgrund anführen, gehen Literatur und Praxis davon aus, dass undurchführbare Aufgaben nicht in den Bereich staatlicher Tätigkeit fallen, weshalb darüber vernünftigerweise auch keine Volksabstimmung stattfinden könnte. Unter Hinweis auf diese Ueberlegung hat sich die Bundesversammlung bisher in einem Fall – ein kleiner Teil der hier Anwesenden wird sich daran noch erinnern, im Fall der Initiative Chevalier für eine Rüstungspause –, für die Ungültigerklärung ausgesprochen. Dabei nehmen Literatur und Praxis übereinstimmend an, dass die Unmöglichkeit erstens eine offensichtliche und zweitens eine faktische (und nicht nur eine rechtliche) sein müsse. Vermutlich hat sich Herr Nationalrat Kaufmann, als er sich auf das Bundesgericht bei der Wertung kantonaler Initiativen bezog, wie ich es jetzt tue, an das Urteil unseres obersten Gerichtes in Band 92, I, Seite 359, erinnert. In der Regel sind Initiativen auslegungsbedürftig. «Die Unverletzlichkeit» – ich zitiere aus diesem Entscheid – «des politischen Stimmrechts gebietet beim Entscheid über Zulassung oder Nichtzulassung einer Initiative stets der für den Initianten günstigsten Auslegungsmöglichkeit den Vorzug zu geben. Kann deshalb einem Initiativtext nach den anerkannten Auslegungsregeln eine Bedeutung beigemessen werden, die das Begehren nicht als offensichtlich und ohne jeden Zweifel undurchführbar erscheinen lässt, so darf der Entscheid über das Initiativbegehren der Volksabstimmung nicht entzogen werden.» So formulierte es das Bundesgericht am 24. Juni 1965 («Zentralblatt» 1966, Seite 36/37).

Darf ich im Lichte dieser Feststellungen des obersten Gerichtes noch zwei, drei Bemerkungen anfügen. Hier kann man – sehr wohlwollend, wie Sie und wir es alle sein wollen, für die Initianten interpretierend – sagen: Sie streben an und für sich eine Dauerregelung an. Die Initiative enthält Vorschriften, die unmittelbar anwendbar sind und solche, die der Ausführung, der Konkretisierung bedürfen. Vor ihrer Annahme durch Volk und Stände vermag sie selbstverständlich gar keine Rechtswirkungen, sogenannte Vorwirkungen, zu entfalten. Man kann – immer bei diesem vorausgesetzten Wohlwollen – nun gelten lassen, dass in Buchstabe a der Initiative vorgesehene Datum des 1. Januar 1977 werde durch die Vorschrift von Buchstabe b insofern erheblich relativiert, als vom 1. Januar 1978 an auch die gebrauchten Fahrzeuge dem Mindeststandard von Buchstabe a entsprechen müssten. Die gleiche Relativierung dürfte sich bei dieser ausserordentlich extensiven Interpretation des Initiativrechts und der damit zusammenhängenden Formvorschriften auch auf die Buchstaben c und d anwenden lassen, deren Verhältnis untereinander und zu den Buchstaben a und b allerdings sehr schwer zu erkennen ist, was alle unter Ihnen, die die Initiative rechtlich analysiert haben, vermutlich auch feststellen konnten.

Wenn ich also, um die Initiative nicht einfach wegen der zeitlichen und dadurch auch faktisch für a bestehenden Unmöglichkeit aus Abschied und Traktanden weisen möchte, so im Lichte dieser weitgehenden Interpretation, die sich, bezogen auf die bundesgerichtliche Praxis zu kantonalen Initiativen, rechtfertigen lässt. Das führte den Bundesrat dazu zu sagen, man könne erklären, die Initiativ-

ve sei faktisch in dieser Weise durchführbar, weil vom 1. Januar 1978 an neue und alte Fahrzeuge mit Benzinmotoren den verschärften Vorschriften unterstehen müssten. Der Beginn der Durchführbarkeit (1. Januar 1977) würde höchstens zeitlich verzögert. Und weil wir alles daran setzen wollten, um den Initianten zu zeigen, dass wir wirklich in dieser Marschrichtung, die Sie schon beschlossen haben, laut Bericht des Bundesrates weitermarschieren wollen, wählten wir diese Anlehnung an die bundesgerichtliche Praxis. Ich wiederhole: in extensiver Interpretation. Es wäre aber völlig falsch, daraus zu schliessen, dass die Fragestellung des Ständerates fehlgehe. Ich begreife den anderen Rat, dass er sich damit sorgfältig auseinandersetzen will; denn an und für sich, vor allem bei der Riesenzahl von Initiativen, die von uns zu bewältigen sind, stellt sich für Bundesrat und Parlament die Frage der inskünftigen Wertung der formal-juristischen und der materiell-rechtlichen Schranken.

Noch eine abschliessende Bemerkung zu diesem interessanten rechtlichen Bereich: Sie erinnern sich an Ihre Stellungnahme zum neuen Bundesgesetz über die politischen Rechte. Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes wird die Bundeskanzlei zu einer Vorprüfung aller Initiativen verpflichtet und bei dieser Gelegenheit wird sie ohne Zweifel künftigen Initianten Gelegenheit geben, solche Fragen der materiellen Gültigkeit rechtzeitig und auch rechtsgenüglich abschliessend zu beurteilen. Wenn dann zumal Initianten trotzdem solche zeitlichen Unmöglichkeiten einplanen, dann müssten sie sich dabei behaften lassen, dass Parlament und Bundesrat diese Initiativen ungültig erklären.

Und nun, nach diesem Exkurs in die rechtliche Wertung der Initiativen: Wo stehen wir heute mit Bezug auf die Verwirklichung der vom Bundesrat und Parlament beschlossenen Massnahmen zur Verminderung der Schadstoffe in den Motorfahrzeugabgas-Bereichen? Herr Bratschi sprach von einer Stunde der Wahrheit, zu Recht will er keine Lippenbekenntnisse. Ich darf aber sagen, dass der Bundesrat diese Stunde der Wahrheit nicht scheut, denn wir haben gehandelt. Die auf den 1. Oktober 1975 geplante Begrenzung von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen auf 80 bzw. 85 Prozent der 1974 noch geltenden Werte ist verwirklicht, also Abbau um 20 bzw. 15 Prozent. Ebenfalls verwirklicht ist die Vorschrift, dass nur noch Vergasersysteme zugelassen werden, deren Bauart Gewähr bietet, dass der Höchstwert für Kohlenmonoxid bei keiner der möglichen Einstellungen der Vergasersysteme überschritten werden kann. Das sind Fakten, die wir mit einer gewissen Freude in die Diskussion werfen.

Sie wissen auch, dass wir auf den 1. Januar 1978 laut vorerwähnter allgemeiner Marschroute nach dem Bericht 1974, von Ihnen verabschiedet anno 1975, eine nochmalige Reduktion von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen auf die Hälfte der Werte von 1974 vorsehen. Ferner soll neu der Höchstausschuss von Stickoxiden auf maximal 2 Gramm pro Kilometer (8,0 g pro Test) festgesetzt werden.

Da muss ich nun Ihnen, bezogen auf die Frage von Herrn Kaufmann, von folgender Situation Kenntnis geben, mit dem höflichen Ersuchen, dass Sie das bei Ihrer Schlussnahme mitwerten. Was ich ausführe, hat Bezug auf die von Herrn Kaufmann gestellte Frage: Soll man, wenn sich in der Frist bis zum Jahre 1982 Abweichungen von der Marschroute ergeben, das ECE-Abkommen Nr. 15 aufkündigen, um überhaupt keine Rücksicht mehr zu nehmen auf das, was im internationalen Geschäft, lies unter den europäischen Staaten, beschlossen wird? Folgende Lage besteht heute: Wir haben sofort die Vorkehrungen getroffen, um in den Verhandlungen zur Revision dieser ECE-Vorschriften diese Zielvorstellung vollumfänglich zu verwirklichen. In den Verhandlungen zeigte es sich, dass wir von sämtlichen Vertragsstaaten als die eigentlichen Vorkämpfer empfunden werden. Sämtliche Vertragsstaaten wiesen darauf hin, dass für sie eine derart weitgehende Reduktion nicht zu verwirklichen sei. Sie wären aber bereit – und vermutlich könnten wir das noch in diesem Monat in diesen Verhandlungen durchbringen –, anstelle der Reduktion

um 50 Prozent eine Reduktion beim Kohlenmonoxid um 35 und bei den Kohlenwasserstoffen um 25 Prozent zu akzeptieren. Bei den Stickoxiden NOX wäre man mit einer Reduktion von 15 Prozent anstatt der von uns geforderten 30 Prozent einverstanden. Das würde als Zwischenroute – die Endwerte pro 1982 bleiben intakt – zu einer Verzögerung um über ein Jahr führen. Hier erinnere ich mich an den Satz von Herrn Schwarz, der sagte: Das Bessere ist gelegentlich der Feind des Guten. Es stellt sich für uns verhandlungspolitisch die Frage: Sollen wir diese von den wichtigsten Automobilherstellern in Europa akzeptierten Werte mitbewirken, oder sollen wir ausscheiden, was zur Folge hätte, dass dann die jetzt gültigen schlechteren Werte europäisch Gültigkeit behalten, und wir den Alleingang anzutreten hätten?

Der Bundesrat hat in seiner letzten Sitzung gestern noch einmal zu diesem Thema Stellung bezogen aufgrund einer Berichterstattung, die ich ihm mit einer Eingabe gemacht habe. Wir kommen zur Ueberzeugung, dass auch hier Politik die Kunst des Möglichen ist, und dass es sinnwidrig wäre, bezogen auf den Grundgehalt der Umweltschutzverbesserungen, die wir anstreben, der Verbesserung der Lebensqualität, die europäischen Partner gleichsam aus ihrer Verantwortung zu entlassen, um so zu tun, als ob wir allein mit dem Problem fertig würden. Wir meinen also, man sollte diese Zwischenlösung im EC-Reglement anstreben, den Kompromissvorschlag, wie er aus den verschiedenen Verhandlungen dort resultierte, akzeptieren, eine Aenderung des EC-Reglementes Nr. 15 sicherstellen.

Noch einmal sage ich Ihnen: Der Kompromissvorschlag bezogen auf die Reduktion der Schadstoffe würde heissen: Reduktion um 35 Prozent beim CO, um 25 Prozent beim HC und um 15 Prozent beim NOX. Datum für das Inkrafttreten: 1. Oktober 1979. Das wäre eben die Erstreckung um über ein Jahr, bezogen auf diese europäische konzertierte Aktion. Vorteil für uns: Alle Automobilhersteller, die von uns nicht beeinflusst werden können (Deutschland, Frankreich usw.), wären mit in dem Ding. Wenn ich Ihnen die Zahlen in Erinnerung rufe, folgen Sie vermutlich dieser Argumentation des Bundesrates: Sie haben 2 Millionen Fahrzeuge immatrikuliert bei uns, Sie haben pro Jahr zwischen 45 und 50 Millionen, die in die Schweiz fahren (wir sind und bleiben ein Touristenland). Es ist völlig undenkbar, dass wir so tun, als ob wir bei schlechteren Schadstoffgrenzwerten im Ausland hier alles nachvollziehen könnten. Sie müssten eine Organisation aufbauen, die die wirtschaftliche, die finanzielle und die personelle Kraft von Bund und Kantonen eindeutig übersteigen müsste. Ich weiss aus dem direkten Kontakt mit den Justiz- und Polizeidirektoren, vor allem mit deren Präsident M. Bonnard, dass schon die Verwirklichung der beschlossenen Massnahmen – es kommt ja auch das hinzu, was wir im letzten Jahr Wirklichkeit werden liessen per 1. Januar dieses Jahres: ich erwähne als Beispiel die Aenderung der BAV zur Verminderung der Schadstoffe von Motorrädern –, dass das alles auch die kantonalen und eidgenössischen Budgets sehr stark belastet.

Ich hielt es für meine Pflicht, weil das ja die Stunde der Wahrheit ist nach Herrn Bratschi, Sie vollumfänglich zu informieren über den allerneuesten Stand. Ich möchte sogar die Damen und Herren, die nicht dieser Meinung des Bundesrates sein sollten – ich denke hier vor allem auch an Herrn Schär oder Herrn Kaufmann –, bitten, sofern sie diese Meinung nicht teilen sollten, uns das jetzt zu sagen. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass eine Kündigung des ECE-Reglementes nicht verantwortet werden kann. Es ist viel besser, hier diesen Fortschritt zu verwirklichen. Ich wiederhole: Für die Endwerte per 1982 bleibt die gesamte Zielvorstellung intakt. Das zu diesem Zwischenkapitel ECE und damit auch zu dieser Frage, die Herr Kaufmann in aller Form gestellt hat: Sollte der Bundesrat nicht aussteigen, wenn sich dort Verspätungen ergeben? Ich glaube aber seine Frage richtig verstanden zu haben. Er hat sehr nuanciert gesagt: Abweichungen innert dieser Frist sind

nicht gleich zu bewerten wie Abweichungen auf den Endwert der Frist im Jahre 1982. Aus dem Nicken seines Kopfes entnehme ich, dass ich ihn richtig gedeutet habe. Es sei auch nicht verschwiegen, dass der Bundesrat die Verbesserung der Lebensqualität, natürlich immer volkswirtschaftlich sinnvoll, zu verwirklichen hat. Er kann nicht so tun, als ob Kostenfolgen überhaupt bedeutungslos wären, als ob Nebenfolgen für die Industrie, vor allem in der heutigen Situation der Wirtschaft, bedeutungslos wären. Wir kommen zur Ueberzeugung, dass der gewählte Weg der gute ist.

Massnahmen zur Verminderung der Schadstoffe von Motorrädern und Motorfahrrädern sind sodann von Ihnen auf Antrag des Bundesrates per 1. Januar dieses Jahres beschlossen worden. Wir stellen mit Befriedigung fest, dass wir damit eine weitere Wegetappe in diesem 74er Bericht bereits zurückgelegt haben. Die Wirksamkeit wird sich per 1. Juli dieses Jahres ergeben, weil dann die Vorschriften über das Oel-Treibstoff-Verhältnis bei Motorfahrrädern und Motorrädern sowie die Verschärfung der Rauchmessvorschriften für Dieselmotoren in Kraft treten. Auch hier darf ich erwähnen, dass die Industrie in diesem Lande ausgesprochen kooperativ war. Ich denke an die Saurer-Unternehmen u. a. m., die mit grossen Eigenkosten dazu beigetragen haben, dass wir diese umweltfreundlichen Resultate zu erzielen vermögen.

Herr Kaufmann hat eine weitere Frage gestellt. Ich kann sie bejahen. Wenn wir, wie ich es jetzt getan habe, bezogen auf die Schilderung der neuesten Situation im EC-Vertragsverhalten, aus irgendeinem Grund, den ich heute noch nicht kenne, in der noch vor uns stehenden Frist von rund fünf Jahren Neuerungen zu bewältigen haben, die zu Fristveränderungen führen – bezogen auf den Bericht vom Jahre 1974 –, dann können wir Ihnen das im Geschäftsbericht ohne weiteres bekanntgeben. Wir legen ja auf diesen permanenten Dialog grösstes Gewicht, und es wäre für uns beglückend – ich greife diese Idee des Kommissionspräsidenten Allgöwer sehr gerne auf –, wenn aus der permanenten Konfrontation zwischen den Initianten und ihnen nahestehenden Kreisen mit dem Bundesrat – obwohl dieser Bundesrat das gleiche tut – eine entspannte Diskussion würde; denn das Volk wird bei der permanenten Konfrontation in die Irre geführt. Ich habe in diesem Saale selbst erlebt, als ich den Herren Schalcher, Bratschi und allen Fragestellern in dieser Kommission antworten konnte, aber auch bei den Berichten, die ich vorher erwähnt habe, dass wir lediglich mit Bezug auf Fristen gelegentlich nicht übereinstimmen. Die Zielvorstellung ist aber klar. Und weil wir in Kenntnis auch der technischen Gegebenheiten nicht so tun können, als ob jeder Vorstoss in Amerika unverzüglich auch von uns verwirklicht werden könne, scheint es uns die bessere Politik, offen und ehrlich das, was auch praktikabel ist, anzugehen und anzugeben. Wir hoffen, gestützt auf diese Methode das Vertrauen weitester Volkskreise für die effektiven Massnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität zu gewinnen.

Die letzte Frage, die mir von Herrn Kaufmann gestellt worden ist und die auch andere Herren aufgegriffen haben, u. a. Herr Schär, hat mit der Typenprüfung und der Bekanntgabe der Resultate derselben zu tun. Der Herr Kommissionspräsident hat in den Kommissionssitzungen darauf hingewiesen. Ich durfte Ihnen bereits bei der Behandlung der diesbezüglichen Motion sagen, dass es nicht so einfach ist, die Typenprüfungen in der von den Fragestellern erhofften Weise jedermann sichtbar zu machen, so dass praktisch ein Kaufs- oder Verkaufsargument daraus entsteht. Wir hätten von seiten des Bundesrates gehofft, dass die Automobilverbände in Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern bzw. -importeuren, ihrerseits freiwillig alle umweltschutzrelevanten Faktoren, die mit einem Automobil zusammenhängen, offenbaren würden; denn der Eingriff durch den Bundesrat in solche Verkaufsmethoden geht ziemlich weit. Sie haben die Motion überwiesen, und wir werden selbstverständlich diesem Auftrag nachkom-

men. Aber es schien uns nicht sinnvoll, eine isolierte Revision des Strassenverkehrsgesetzes vorzulegen. Ich werde gerne die Anregung von Herrn Kaufmann prüfen, ob man dies im Zusammenhang mit dieser Lärminitiative tun könne. Ich kann hier einfach keine ganz verbindliche Zeitvorstellung festlegen. Ich bitte Herrn Kaufmann, mit uns im Benehmen zu bleiben. Ich nehme aber von ihm gerne entgegen, dass er selbst denkt, man könnte diese isolierte Revision rasch an die Hand nehmen. Ich werde darüber mit meinen eigenen Abteilungen ein Gespräch führen.

Ich komme zum Schluss. Wir stehen vor einer Initiative, die mit Bezug auf die Grundwerte, die sie beschlägt, sicher sympathisch wirkt, mit Bezug auf den Faktor Zeit nicht verwirklicht werden kann, mit Bezug auf die Zielvorstellungen offene Türen einrennt, wie ich Ihnen heute einmal mehr sagen konnte. Wir erachten deshalb den Antrag, dem auch Ihre Kommission zugestimmt hat, als den einzig möglichen, hoffen nach wie vor, dass bei dieser Sach- und Rechtslage die Initianten die Initiative zurückziehen. Sie haben ohne Zweifel dazu beigetragen, dass man noch einmal in beiden Kammern sehr einlässlich über diese Probleme spricht, und ich konnte Ihnen bei dieser Gelegenheit auch sagen, wie wir die Probleme bewältigen wollen. Ich schliesse mit dem Hinweis darauf, dass wir durch den neuesten Entscheid, die Motion mit Bezug auf den Bleigehalt zu verwirklichen, einmal mehr den Nachweis erbracht haben, dass wir jede nur technisch mögliche Massnahme zur Verbesserung der Lebensqualität zu verwirklichen gewillt sind. Diese 0,15 g/l per 1. Januar 1978 beweisen es Ihnen. Ich muss aber die Motion, soweit sie Superbenzin beschlägt, ablehnen, weil wir dort nicht zeitgerecht handeln können. Ich habe das bereits in der Kommission sagen müssen. Ich bitte auch, dass man den Antrag von Frau Spreng, die Initiative ohne Stellungnahme der Räte dem Volk zu unterbreiten, ablehnt. Es scheint mir aufgrund der vorhandenen Sachlage wirklich vertretbar, ja sogar einzig richtig, die Verwerfung zu empfehlen, nachdem in rechtlicher Hinsicht das besteht, was ich unter dem Aspekt der Unmöglichkeit gesagt habe, und in sachlicher Hinsicht das vorhanden ist, was Sie selbst bereits beschlossen haben.

Artikelweise Beratung – Discussion des articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen — Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Spreng

Streichen

Art. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Spreng

Biffer

Präsident: Frau Spreng beantragt, diesen Artikel zu streichen und von einer Empfehlung abzusehen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

73 Stimmen

Für den Antrag Spreng

51 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

94 Stimmen

Dagegen

19 Stimmen

An den Ständerat — Au Conseil des Etats

Motion der Kommission. Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge

Motion de la commission. Pollution de l'air par les véhicules à moteur

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird ersucht, den maximal zulässigen Bleigehalt im Motorenbenzin spätestens ab 1. Januar 1978 auf 0,15 Gramm pro Liter Benzin herabzusetzen.

Texte de la motion

Le Conseil fédéral est prié d'abaisser, pour le 1er janvier 1978 au plus tard, la teneur maximale autorisée du plomb dans l'essence des moteurs à 0,15 gramme par litre.

Früh: Ich möchte vorerst meiner Freude Ausdruck geben, dass die nationalrätliche Kommission meinen Motionsvorschlag, der die Herabsetzung des Bleigehaltes beinhaltet, einstimmig zur Motion der Kommission erhoben hat.

Nach den Hearings mit den Initianten, den Fachleuten des Bundes und den Vertretern des Automobilgewerbes bin ich zur Auffassung gelangt, dass ob der vielen Schadstoffe, die durch den Auspuff des Autos an die Luft gelangen – wie Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Benzpyren, aromatische Kohlenwasserstoffe, Stickoxid usw. –, das gefährliche Fermentgift Blei, wovon 400 Milligramm in einem Liter Benzin enthalten sind, zu wenig Beachtung findet. Die Initiative «Albatros» vergisst die Giftigkeit des Bleis und ist deshalb unvollständig. Die organische Verbindung Bleitetraäthyl wird nachträglich als Antiklopffmittel den Treibstoffen zugesetzt. Dieses Bleialkyl ist aber zehnmal giftiger als der Bleistaub, der sich in der Grössenordnung von 1200 Tonnen pro Jahr auf unser schweizerisches Territorium niederlegt. Wenn Sie in Betracht ziehen, dass ein Personwagen auf einer Strecke von 100 Kilometern etwa 3 Gramm Blei an die Umgebung abgibt, dass die Umgebung der Strassen somit bleiverseucht ist, dass das Gras neben den Autobahnen überhaupt nicht mehr verfüttert werden dürfte, dass es Brotfabriken gibt, die kein Getreide mehr verarbeiten, das entlang der Autobahnen gewachsen ist, weil der Bleigehalt laufend untersucht wird, so gibt das zu denken. Der Mensch nimmt oft pro Tag bis zu 1,5 Milligramm Blei mit seiner Nahrung auf; als Toleranzgrenze gilt 0,1 Milligramm. An Verkehrsknotenpunkten hat sich der Blut-Bleispiegel bis auf das Sechsfache erhöht. Der Normwert pro Liter Blut beträgt etwa 0,15 Milligramm Blei; schon ab 1 Milligramm Bleigehalt können schwere Vergiftungen im Körper eintreten. Es kann zu Nerven-, Zellatmungs- und Knochenmarkschäden kommen. Der Bleisaum an der Zahnschleimhaut ist oft ein äusseres Zeichen. Mit dem Urin können täglich nur bis zu 0,5 Milligramm Blei ausgeschieden werden, so dass eine grosse Gefahr besteht, dass das aufgenommene Blei im Körper gespeichert wird.

Ich bin mir bewusst, dass eine vollständige Eliminierung des Bleis aus dem Benzin nicht von einem Tag auf den anderen möglich ist. Wir dürfen aber vom Weg zur totalen Beseitigung des Bleis nicht abkommen, d. h. eine laufende

Anpassung muss unser Ziel sein. Mit der Reduzierung des Bleigehaltes von 0,4 Gramm pro Liter auf 0,15 Gramm pro Liter Benzin erreichen wir eine nicht zu unterschätzende Wirkung. Wenn ich zu Beginn sagte, dass bei einem Bleigehalt von 0,4 Gramm noch 1200 Tonnen Blei auf unsere Schweiz abgelagert werden, so waren es bei einem Gehalt von 0,6 Gramm noch 1500 Tonnen. Eine Reduktion von 0,4 Gramm auf 0,15 Gramm pro Liter hat aber zur Folge, dass «nur» noch etwa 450 Tonnen Blei unsere Umwelt belasten werden. Der «Schweizerischen technischen Zeitschrift» habe ich folgende Zeilen entnommen: «Im Prinzip wäre es heute schon möglich, ein Superbenzin mit einem Bleigehalt von 0,15 Gramm pro Liter herzustellen, und zwar in genügender Menge, mit welchem praktisch alle im Verkehr befindlichen Autos problemlos betrieben werden könnten. In der Schweiz und in Europa sind aber noch nicht alle versorgungs- und herstellungstechnischen Probleme für die sofortige Einführung einer so tiefen Bleilimite gelöst.»

Die Motion ist mit Absicht allgemein gehalten, damit der Spielraum etwas grösser ist für den Fall, dass die Einführung des Bleigehaltes 0,15 Gramm pro Liter in Superbenzin nicht schon auf 1. Januar 1978 möglich sein sollte. Es hat mich während den durchgeführten Hearings erschreckt, wie hoch die technischen Probleme, die wirtschaftlichen Folgen und die Differenzen mit den Nachbarstaaten bei der Behandlung dieses uns betreffenden Umweltpostulates gewertet werden und wie wenig der Mensch, das Tier und die Pflanze Beachtung finden. Wenn die Bleireduktion eine absolut machbare Sache ist, wie einige der angehörten Sachverständigen erwähnten, so nehmen Sie es mir sicher nicht übel, wenn ich meine, dass wir dann keinen Tag versäumen sollten, um diese Forderung Tatsache werden zu lassen. Es geht nicht um irgendein tägliches Problem, es geht um Menschen, um die Gesundheit von Menschen, um die Gesundheit eines Volkes. Ich bitte Sie um einen Beitrag an unsere Volksgesundheit: Stimmen Sie der Motion der Kommission zu!

Bundespräsident Furgler: Ich lege Wert darauf zu erklären, dass der Motionstext vom Bundesrat so verstanden wird, dass es sich um Normalbenzin handelt. Das Normalbenzin kann, wie wir im Bleibericht aufgrund der Studien des Amtes für Umweltschutz im Departement des Innern ermittelt haben, per 1. Januar 1978 auf 0,15 g/l reduziert werden, nicht aber das Superbenzin. Nachdem in diesem Motionstext keine Unterscheidung steht, wollte ich das hier mit aller Deutlichkeit sagen, damit nicht nachher behauptet wird, wir hätten das Superbenzin darunter verstanden.

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, die Motion anzunehmen. Wird sie aus der Mitte des Rates bekämpft? Das ist nicht der Fall. Die Motion ist überwiesen.

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

76.076

Flugsicherungscentren Genf und Zürich. Ausbau Centres pour la sécurité aérienne de Genève et de Zurich. Construction

Botschaft und Beschlussentwurf vom 1. September 1976
(BBl III, 521)

Message et projet d'arrêté du 1er septembre 1976 (FF III, 527)

Beschluss des Ständerates vom 16. Dezember 1976

Décision du Conseil des Etats du 16 décembre 1976

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Passer à la discussion des articles

Muff, Berichterstatter: Ich möchte mich bei der Botschaft über den Ausbau der Flugsicherungscentren in Genf und Zürich auf drei Hauptpunkte beschränken: kurz eine Erörterung der Aufgaben der Flugsicherung an und für sich, dann Würdigung des Projektbeschriebes der beiden Bauten, und drittens möchte ich darauf aufmerksam machen, was eine allfällige Ablehnung dieser Vorlage zur Folge hätte.

Punkt 1: Die Aufgaben der Flugsicherung. Die Flugsicherung gewährleistet einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf in der Luft und auf den Bewegungsflächen der Flughäfen. Die Hauptaufgabe der Flugverkehrsleitdienste besteht darin, die vorgeschriebenen Mindestabstände zwischen den Luftfahrzeugen zu gewährleisten und eine flüssige wirtschaftliche Verkehrsabwicklung aufrechtzuerhalten. Die Entwicklung des Flugverkehrs erfordert einen ständigen Ausbau der Flugsicherung und ihre fortlaufende technische Verbesserung. Die Landesflughäfen werden bekanntlich durch die Kantone betrieben. Gemäss Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 entrichtet der Bund an deren Ausbau Subventionen. Die Kosten der Flugsicherung dagegen werden von der Eidgenossenschaft getragen, wobei sie allerdings Gebühren erheben kann. Das Eidgenössische Luftamt übt die unmittelbare Aufsicht aus, und die Durchführung der wesentlichen Dienste ist der Radio Schweiz AG übertragen. Dank einer starken Aktienmehrheit liegen Führung und Kontrolle der Radio Schweiz AG weitgehend in den Händen der Eidgenossenschaft. Das Aktienpaket wird von der PTT verwaltet. Die Radio Schweiz AG hat einen Mitarbeiterstab von zirka 1200 Personen, wovon etwa je die Hälfte in der Telekommunikation und in der Flugsicherung tätig sind. Sie haben heute in Zürich und Genf zirka 250 000 bis 270 000 An-, Ab- und Ueberflüge zu kontrollieren, eine Zahl, die sich 1985 auf rund 350 000 Kontrollen erhöhen dürfte.

Ein Wort zur Zusammenarbeit zwischen Militär- und Zivilfliegerei. Die Knappheit des Luftraumes erfordert eine gemeinsame Benutzung. Durch eine einheitliche Verwaltung können die Wirtschaftlichkeit, der Wirkungsgrad und die Sicherheit verbessert werden. Dieses Ziel lässt sich aber nur schrittweise verwirklichen. Die Realisierung des Projektes Hagenbuck in Zürich hätte in dieser Beziehung wertvolle Fortschritte gebracht. Kommt eine Zusammenfassung der Centren von Genf und Zürich in Frage? Dieser Gedanke an und für sich ist sehr naheliegend, er wurde denn bereits auch 1966 einer eingehenden Untersuchung unterzogen, allerdings mit negativem Resultat. Zum gleichen Schluss kam man anlässlich weiterer Abklärungen im Jahre 1973 und 1974.

Wie geht es nun weiter? Die technische Entwicklung wird unzweifelhaft ihren Fortgang nehmen, und man hat auch sehr konkrete Vorstellungen über den Terminplan. Bis

Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge. Volksbegehren

Pollution de l'air par les véhicules à moteur. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.078
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.03.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	22-34
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 486

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.